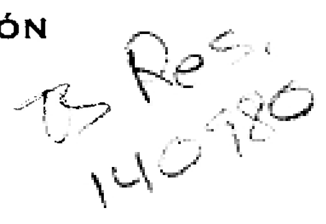
COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA
Y DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

LA ORDENACIÓN FERROVIARIA

DOCUMENTOS PARLAMENTARIOS

SEGUNDA EDICIÓN





MADRID-ABRIL DE 1934

RAZONES DE ESTA PUBLICACIÓN ✶ ✶

La forma en que aparece planteado al presente el problema de la Ordenacion jurídica de los Ferrocarriles españoles, presta un interés de actualidad a los estudios y manifestaciones hechos a lo largo de la ya dilatada historia de esta cuestión. Entre todos ellos destacan, de modo singular, por la autoridad de sus autores, por la solidez de las doctrinas que en ellos se exponen, por la multiplicidad de aspectos de la ordenación ferroviaria que abarcan y por los dos distintos puntos de vista que representan, los discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados por D. Francisco Cambó y por D. Antonio Maura en 1921.

En el primero se recoge, en síntesis, el fruto del estudio y de la labor desarrollados en el problema por don Francisco Cambó, especialmente desde su permanencia en el Ministerio de Fomento en 1918, labor de estudio y preparación acerca del problema ferroviario que culminó en la publicación de la documentada obra «El problema ferroviario».

En el segundo, en el discurso de D. Antonio Maura, se exponen en una certera síntesis los fundamentos de lo que había de ser poco después el proyecto de Ordenación ferroviaria que fué presentado a las Cortes en abril de 1922 por el Ministro Sr. Argüelles.

Ambos discursos se pronunciaron en el curso del debate parlamentario sobre el proyecto de Obras públicas,

presentado por el Ministro de Fomento Sr. La Cierva. En este proyecto se comprendía una nueva ordenación de la red ferroviaria, que, entre otros errores sustantivos, partía de la estimación del valor del establecimiento ferroviario, basado, no en su coste ni en su rendimiento, sino en la cotización bursátil de las acciones de las Empresas concesionarias. Las características de este proyecto de ordenación del Sr. La Cierva, quedan, por lo demás, suficientemente expuestas en su crítica por los señores Cambó y Maura.

Como se ha indicado anteriormente, en estos dos discursos, en los que se mantiene con gran acopio de doctrina el punto de vista del interés público en materia de ferrocarriles, se parte de la concepción de la ordenación ferroviaria con criterios fundamentalmente distintos. Ello es la mejor prueba de objetividad de esta publicación, que no persigue otro fin sino el de ilustrar a la opinión con la exposición de tan autorizados criterios en este problema que al presente se debate todavía.

Como complemento de la doctrina del Sr. Maura, se agrega en este folleto su proyecto de Ordenación ferroviaria, tal como fué dictaminado por la Comisión permanente de Fomento del Congreso de los Diputados. Como es sabido, este proyecto de Ordenación ferroviaria, que en todo lo sustancial fué recogido en el Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924, actualmente vigente, fué aprobado por el Senado y en su totalidad por el Congreso. Era objeto de discusión en su articulado por parte del Congreso de los Diputados, cuando con las vacaciones de verano de 1923 dió fin la existencia activa del Parlamento de la monarquía constitucional.

Discurso pronunciado por el Excmo. Sr. D. Francisco de Asís Cambó, en el Congreso de los Diputados, en los días 15, 16 y 17 de junio de 1921.

Discurso pronunciado por el Excelentísimo Sr. D. Francisco de Asís Cambó, en el Congreso de los Diputados, en los días 15, 16 y 17 de junio de 1921

El Sr. CAMBO: Señores Diputados; alrededor de mi intenvención en este debate se ha forjado una leyenda que me interesa desvanecer desde los primeros momentos. Se me han atribuído propósitos de hostilidad, finalidades políticas que nunca han existido en mí. Mi intervención en este asunto es obligada: lo reconocerán seguramente todos los señores Diputados; y al intervenir en él no he de hacer otra cosa que mantener puntos de vista y criterios míos hechos públicos hace muchísimo tiempo, por entender que una de las cosas que más han contribuído al desprestigio del Parlamento es ver cómo las rectificaciones de los hombres públicos se producen, no por una nueva convicción que se forme en virtud de un nuevo estudio, sino por el solo hecho del cambio de posición en los escaños de esta Cámara.

El problema de los transportes es esencial para la restauración de la vida española

Es evidente, Sres. Diputados, que hoy está en la conciencia de todos y ha penetrado en la conciencia del país, y hemos de felicitarnos de ello, que la solución del problema de los transportes y de las obras públicas son piezas esenciales de todo programa de restauración de la vida española, de todo intento de contener la secular decadencia española, y aun de poder esperar que España vuelva a alcanzar en el rango de las demás naciones, no el lugar que había tenido, pero sí otro mejor del que viene ocupando en estos últimos tiempos. Y es por ello por lo que entiendo que todos hemos de felicitar al Sr. Ministro de Fomento de que haya traído a la deliberación de la Cámara algo que constituye una profunda preocupación en el país, para que no persista este estado de divorcio entre el país y el Parlamento.

Es evidente, Sres. Diputados, que hoy al país le interesa muchísimo

más la reorganización y la mejora de los servicios ferroviarios y el que se construyan obras públicas, que todas las banderas políticas que cualquiera de nosotros podamos enarbolar. En España, como en todas partes, hoy los principios políticos están en crisis, y los problemas de esta naturaleza constituyen gran preocupación.

Yo creo señores Diputados, que si en otros países más venturosos que el nuestro, en épocas de las más fragosas contiendas políticas, alrededor de problemas semejantes se establecían zonas neutrales que permitían patrióticas convergencias, más natural es que se produzcan en España en los momentos en que la preocupación que en el país despiertan estos problemas es muy superior, mucho más intensa, que la que pueda producir cualquier bandera.

Los problemas de esta índole han de ser abordados y resueltos con criterio nacional, no de partido

Y yo llamo, señores Diputados, la atención de todos sobre el estrago enorme que produciría en el país que frente a este debate, por parte del Gobierno, por parte de las oposiciones, por parte de quien fuera, hablase más alto el interés de partido que el interés del país; que demostrase el Parlamento que no es órgano adecuado para dar satisfacción a grandes ansias nacionales; que el Parlamento, ante el país, consumara el desprestigio en que está ya, y que tenemos todos el deber leal de reconocer. Sin este desprestigio actual del Parlamento español, no se hubieran pronunciado por labios augustos ciertas palabras que el país ha recibido con simpatía y que el Parlamento ha debido recibir con resignación.

Pues yo digo, señores Diputados, que, frente a problemas como los que trae a debate el proyecto del señor Ministro de Fomento, el Parlamento puede, o consumar su desprestigio, o restaurar íntegramente el prestigio que debería tener para bien de todos y para bien de España. Yo pido hoy a todos, oposiciones y Gobierno, que, frente a estos proyectos y frente a los problemas a que se refieren, olvidemos toda significación política. Pero digo también a todos que tanto consumaría el desprestigio del Parlamento una obstrucción motivada por móviles políticos, que impidiese una deliberación serena y un estudio concienzudo, como

una omisión de deliberación parlamentaria, o una imposición del Gobierno, acatada por el Parlamento, que significara que nuestra aprobación era el refrendo formulario de una propuesta ministerial. No; en todos los Parlamentos del mundo, en aquellos que tienen más hecha su educación, en aquellos de mayor eficacia, problemas de esta naturaleza consumían, antes de la guerra, legislaturas enteras; poquísimas veces podía verlos aprobados el mismo Gobierno que los presentaba. Y aun en los momentos actuales, con el ritmo aceleradísimo del mundo y de la actuación de los Parlamentos, esta clase de problemas ocupan semanas y más semanas de trabajo y de estudio en las Comisiones, y semanas y más semanas de estudio del Parlamento. Frente a estos problemas es precisa una deliberación extensa y meditada; frente a estos problemas la obstrucción partidista es casi un crimen.

Se ha dicho que estos proyectos tienen un gran ambiente en el país; y es preciso, sobre todo, que hablemos todos con absoluta franqueza. Estos proyectos no los conoce el país; estos proyectos no los conoce casi nadie en España. En España tiene un formidable ambiente todo anhelo, todo propósito de dotar al país de la organización ferroviaria que necesita para el desenvolvimiento de su vida económica; en España tiene un grandísimo ambiente el anhelo de que se construyan obras públicas que sirvan para fomentar la riqueza del país pero respecto a la fórmula para realizar esto, no hay ambiente en el país; lo que hay es una ignorancia absoluta. No hay, por tanto, derecho a hablar de ambiente respecto a una solución determinada; hay ambiente en el país para que estos problemas se resuelvan.

Y somos nosotros los que hemos de esclarecer las conciencias de las gentes para que vean el camino por el que estos problemas, que tanto les preocupa, pueden encontrar adecuada solución.

Requieren estos problemas un estudio documentado y profundo

Conformes todos, puede decirse que no hay nadie que se oponga a que en España se mejoren los servicios ferroviarios y se construyan obras públicas, vamos a estudiar los medios para realizar ese anhelo, vamos a deliberar serenamente y vamos a deliberar objetiva-

mente; y al hacerlo, he de empezar por dirigir, no una censura, una simple queja, al señor Ministro de Fomento.

Proyectos de esta naturaleza en todos los Parlamentos del mundo se examinan teniendo los señores Diputados y los señores Senadores, a su disposición, una documentación completísima, toda la documentación que ha tenido el Ministro que los ha redactado, para formar el estado de conciencia traducido en los proyectos que presenta. Y yo digo que en la presentación de estos proyectos transcendentalísimos, no sólo no ha marcado el Parlamento un avance, sino un formidable retroceso. Jamás proyectos de esta naturaleza, no ya en los Parlamentos extranjeros, ni en el Parlamento español, habían sido presentados tan huérfanos de documentación como este que estamos discutiendo; jamás proyectos de esta naturaleza, en la fórmula concreta que quiere el Gobierno que éste se traduzca en ley, habían traído una gravedad tal; los preceptos que se someten a nosotros, o representan una suma concentración, o representan únicamente un boceto. Y los que estamos acostumbrados a leer y a estudiar estas cosas, vemos en seguida si detrás de un precepto vago hay una organización completa o no hay más que un interrogante o un vacío; y, desgraciadamente, en los preceptos de este proyecto los que sepan leer verán bien claramente que detrás no hay nada.

Se nos ha dicho, por ejemplo, para justificar las sumas que es necesario gastar en ferrocarriles, que las Compañías han dado los programas de sus gastos.

Yo conozco, conocemos muchos, estos programas de gastos de las Compañías, y os afirmo que el programa de gastos de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante es un programa formulado en 1909, y que el programa de la del Norte es un programa improvisado en horas, ahora. Pero os digo más: yo quiero suponer que fuera todo lo contrario, lo contrario de lo que es, de lo que me consta que es; ¿cree el señor Ministro de Fomento, cree la Comisión que un programa de desenvolvimiento de ferrocarriles, formulado por una Empresa privavada, con criterio de competencia, con criterio de régimen de Empresa, en que ésta atiende a su interés, puede servir para un programa de actuación de Estado, en que desaparece el interés de Compañía y de línea, y no se atiende más que al interés público y al conjunto de

los servicios ferroviarios españoles? Pues yo digo que el estudio, la estructuración ferroviaria española, prescindiendo del interés de Compañías, no se ha hecho nunca, y que quienes menos pueden hacerlo son las Compañías. Las Compañías, no.

En cuanto a obras públicas, el cálculo de gastos viene de los distintos proyectos que han formado en el Ministerio de Fomento los Ministros que por allí han pasado. Yo también he pasado por allí y sé cómo se han formado esos proyectos, como lo sabe el actual señor Ministro de Fomento; y ¿cree S. S. que la manera cómo se han formado esos proyectos es garantía para presentar al Parlamento un programa definitivo en que se compromete el porvenir de la Hacienda española?

He de quejarme también, señor Ministro de Fomento, de que, para facilitar el estudio de la solución que propone S. S. al problema ferroviario, no haya querido S. S. dar a todos los señores Diputados el elemento precioso de conocimiento que significan los volúmenes 4.° y 5.° de una obra que lleva mi nombre, y en los cuales yo no he tenido participación. (El señor Ministro de Fomento: Se han repartido todos.—*Rumores.*—Estaban agotados en el Ministerio los cuatro primeros tomos, y los 1.000 ejemplares que teníamos se han repartido en el Senado y en el Congreso.—*Siguen los rumores.*) Porque se da el caso, señor Ministro de Fomento—yo puedo hablar así porque en esos dos volúmenes no tengo parte alguna—de que son esos volúmenes 4.° y 5.° obra admirable, de personas competentísimas; se contiene en ellos la única enciclopedia ferroviaria de todos los grandes países del mundo; no existe en ningún idioma otra obra de conjunto semejante a ésta; y es interesante, señor Ministro de Fomento, al intentar resolver el problema ferroviario español, tener a la vista la experiencia y todas las dificultades, todos los traspiés y todas las rectificaciones que han tenido que hacer los demás países en este particular. (El señor Ministro de Fomento: Sr. Cambó, ¡si yo he contado precisamente con la gran ilustración que trae al debate la obra de su señoría! Está todo a la disposición de los señores Diputados.—*Rumores.*—Algún señor Diputado recordará que la ha pedido y se la han entregado.—*Siguen los rumores.*—El Sr. Barcia: Yo la he pedido y la he recibido, inmediatamente.) Yo le digo al señor Ministro

de Fomento que, por decoro del Parlamento, ha de facilitar S. S. a todos los señores Diputados la documentación que ha tenido su señoría al formular esos proyectos, porque no es admisible, es una injuria para su señoría suponer que ha llegado a las conclusiones articuladas en el proyecto de ley sin tener más elementos de conocimiento que los que se han aportado a la Comisión; es imposible que S. S. pida las enormes autorizaciones que pide al Parlamento sin saber anticipadamente y poder explicar el uso que piensa hacer de esas autorizaciones; y una caso y otra, que yo tengo la seguridad de que lo conoce y dispone de ello S. S., no tiene derecho a recatarlo al conocimiento de la Cámara.

Y no es que yo pida, señor Ministro de Fomento, que se interrumpa la discusión hasta que el Parlamento español disponga de aquellos elementos sin cuyo conocimiento no aceptaría empezar a deliberar sobre proyecto semejante ningún otro Parlamento del mundo; porque una discusión de un proyecto de ley tiene dos momentos: el de la totalidad y el del articulado; y en la discusión de totalidad, en que hay que marcar únicamente las grandes directivas, ningún señor Diputado necesita gran documentación. No hay derecho, en los momentos actuales, a que quien lleva la representación de una fuerza política, no tenga sobre problemas de tal magnitud, que ocupan hoy el primer plano en las preocupaciones de todos los Parlamentos y de todos los Gobiernos, un criterio claro, preciso y definido, que todos tenemos el deber de exponer; pero para examinar las soluciones concretas que propone S. S., para deliberar sobre el articulado, es absolutamente indispensable que tengamos una documentación especialísima, de que carecemos.

Yo digo, señores Diputados, que estimo urgentísima la solución de los dos grandes problemas que el proyecto abarca. Yo creo que sería consumar la deshonra definitiva de este Parlamento si se disolviera sin haber resuelto este problema, y si se llamase otra vez al Cuerpo electoral a elegir nuevos representantes, habiendo dado esa nueva prueba de ineficacia el Parlamento español; pero para que ello sea posible, por dignidad de todos, es preciso que las oposiciones pongan en ello todo su patriotismo y el Gobierno ponga también toda su voluntad.

El problema ferroviario y sus soluciones

Y voy, separadamente, a examinar los dos grandes problemas que aborda el proyecto del señor Ministro de Fomento.

Régimen de ferrocarriles. Habréis de perdonarme, señores Diputados, que dé alguna extensión a esta parte de mi discurso; el problema es tan enormemente complejo, que constituye una mayor preocupación lo que se debe callar que lo que se debe decir. En ferrocarriles no tenemos que inventar nada, no podemos inventar nada. Es un problema que existe de tantos años, que constituye una de las primeras preocupaciones de todos los gobernantes y de todos los Parlamentos del mundo; y es natural, señores Diputados, que se llegue a tal punto de saturación de estudio, que no podamos improvisar nada. En régimen de ferrocarriles hay dos soluciones cardinales: la del ferrocarril del "Estado" y la del ferrocarril de "Empresa privada". Y hay una solución intermedia que teóricamente, no defiende nadie, pero que la realidad ha impuesto algunas veces; una solución mixta, que se llama generalmente "régimen de convención", que ha empezado en aquellos países en que ha fracasado el régimen de Empresa: impotentes las Empresas para atender al desarrollo del tráfico con las obligadas modificaciones del servicio, ha tenido que acudir el Estado en su auxilio; y éste, reservándose determinadas intervenciones, les ha prestado un concurso que se ha traducido en una convención. Y hoy podemos resumir la historia ferroviaria del mundo diciendo que en todos los países, salvo alguna contadísima excepción que nada monta, se empezó por el régimen de Empresa; que en algunos se está aún en el régimen de convención; y que en la mayor parte han llegado a la estatificación; que el régimen de Empresa pura y simple, de libertad de Empresas, no existe en el mundo, porque aun para Inglaterra y los Estados Unidos, países tipo de este sistema, no han pasado en vano las enseñanzas de la guerra, y al desaparecer la confiscación, la estatificación transitoria de la guerra, no ha reaparecido un régimen de libertad, sino un régimen de intervención, que convierte a esos países en aquellos que están sometidos al régimen también de convención.

Régimen de Estado y régimen de Empresa. Sus ventajas e inconvenientes respectivos

Régimen de Estado. Clarísima su característica: el Estado es el amo de los ferrocarriles, dispone con plena libertad de los ferrocarriles; todas las ventajas, todos los inconvenientes, todos los dispendios, todos los ingresos, a él le corresponden. Régimen de Empresa: El Estado, transitoriamente, durante un plazo, concede a una Empresa privada la explotación de este servicio, pero nunca el régimen de completa libertad. Lo que se ha dicho del régimen de "libertad" de los ferrocarriles siempre ha sido una ficción; nunca el Estado ha considerado que podía estar ausente de un servicio que afectaba tan hondamente al interés público. Lo que hay es que en el régimen de empresa el Estado actúa como soberano, como poder; nunca como socio, nunca como colaborador, no interviene en la gestión; es el poder, es el soberano, sí, pero contenido por límites infranqueables que le marca la ley y que él mismo señala.

Y vamos a examinar las ventajas de uno y otro sistema. El régimen de Estado consagra el principio de que un servicio de carácter público ha de estar en manos del Poder público. Tiene la ventaja, quizá la ventaja suprema, de considerar que en ferrocarriles no hay que estimar que la unidad sea la "línea", sino que sea la "red"; que un sistema de ferrocarriles es un conjunto; lo contrario de lo que entiende una Compañía privada. Por eso, señores Diputados, mirando los mapas ferroviarios de los distintos países del mundo, veréis cómo el desenvolvimiento de los ferrocarriles ha tenido lugar en aquellos en que presidía el régimen del Estado. Mirad el mapa de España y veréis las formidables lagunas, las inmensas zonas sin ferrocarril; veréis transparentarse el régimen de Empresa a que no ha presidido ningún concepto del interés público, sino únicamente el interés privado de la Empresa que ha proyectado muchas líneas, que ha construído primero las mejores y se ha quedado en ellas.

Segunda característica y ventaja del régimen de Estado es la estructuración de las redes; es la agrupación racional de las líneas, formando conjunto, cuando se divide su explotación atendiendo a

consideraciones de geografía, y principalmente de geografía económica.

Finalmente, ventaja enorme, las unificaciones: unificación de material, unificación de explotación, unificación de tarifas, unificación de caja, en virtud de la cual las líneas más antiguas y más ricas cubren los déficits, las deficiencias, de las líneas nuevas y más pobres.

Al lado de estas ventajas, hemos de examinar los inconvenientes del régimen de Estado, que constituyen ventajas del régimen de Compañías: primer inconveniente, los enormes dispendios que implica para el Estado donde este sistema se sigue: el Estado tiene que cubrir todos los enormes gastos del desenvolvimiento del servicio ferroviario, inagotable siempre; lo que quiere decir que la capacidad de emisión de Deuda pública para otras necesidades públicas viene limitada, cercenada, contraída por las grandes peticiones al ahorro que tiene que dirigir el Estado para las atenciones de los ferrocarriles.

Otro inconveniente del régimen de Estado, y ventaja, por consiguiente, del régimen de Empresa, es que, en este último, la elección y prelación de líneas se hace atendiendo a la rentabilidad de las líneas, prescindiendo de intereses y pasiones políticas, que casi nunca o muchas veces no coinciden con intereses nacionales.

Y, finalmente, la mayor de las ventajas es aprovechar la fuerza considerable de la iniciativa privada; no cargarse el Estado en los momentos actuales, en que por imperiosas necesidades de la realidad tiene tanto que ampliar y que intensificar su propio cometido, con funciones que puede, por lo menos transitoriamente, delegar en la iniciativa privada.

Estas son, señores Diputados, sintéticamente, las ventajas y los inconvenientes de los dos sistemas.

Jamás por razones doctrinales se ha pasado del régimen de Empresa al de Estado

Nunca un país ha pasado del régimen de Empresa al régimen de Estado por consideraciones y preferencias de orden doctrinal; siempre ha sido por el fracaso del régimen de Empresas, por consideracio-

nes de orden nacional, de defensa, de patriotismo; para evitar que los ferrocarriles estén en manos de potencias extranjeras, y a veces casi enemigas, se ha impuesto el cambio de sistema. ¿Es que en España hemos llegado al momento en que hemos de cambiar de sistema? Evidentemente sí.

Ayer el señor Ministro de Fomento nos formulaba a todos unas preguntas cuya contestación anticipadamente le hemos dado. Nos preguntaba el señor Ministro de Fomento: "¿Es que no creen los señores Diputados que hay que ampliar los ferrocarriles?" Todos hemos dicho anticipadamente que sí. "¿Es que creen los señores Diputados que pueden hacerlo las Empresas?" Todos hemos dicho anticipadamente que no. De manera, señores Diputados, que respecto al fracaso del régimen de Empresas, para darle a España los servicios ferroviarios que necesita, me parece que hay unanimidad absoluta en la Cámara.

Viene ahora el momento difícil en que ha de intervenir el Estado, al reconocer este fracaso del régimen de Empresa. ¿Ha de ir el Estado español al régimen de Estado, o se ha de detener en la antesala del régimen de convenciones? Este es el problema, esta es la disparidad fundamental entre el criterio tradicional del señor Ministro de Fomento y el criterio más tradicional aún del Diputado que os dirige la palabra.

Respecto del régimen de estatificación, sobre lo cual tanto he dicho y tanto he escrito que me ahorra molestaros mucho rato en su exposición y defensa, últimamente, no tan últimamente que no fuera antes que el Sr. Cierva ocupase la cartera de Fomento, y, por tanto, sin que su permanencia ahí haya podido influir para nada en mi criterio, escribía yo las líneas siguientes:

"Y no debe, a mi entender, iniciarse en España nada parecido al régimen francés de convenciones; constituyendo, a mi juicio, motivo sobrado para opinar así, el propio texto del proyecto francés y los mismos argumentos con que ha sido defendido. Unos y otros dicen claramente que la modificación que en Francia se tramita significa, para breve plazo, el abandono del régimen de Convenciones y su sustitución por el de Estado, ya parcialmente en vigor; y sería inútil perturbación iniciar aquí un régimen que, en el propio país donde más años ha vivido, se reconoce que es régimen de transición, que debe en

definitiva abandonarse, para, realizando los grandes rescates que faltan, reemplazarlo por el de Estado, lo que no se hace, desde luego, repito, por razones que no tienen aplicación alguna en España.

Finalmente, influye de una manera decisiva en la solución de mi preferencia, la consideración de que el régimen de convenciones, que es un concordato entre Estado y Compañías, que negocian y pactan en pie de igualdad, sólo puede admitirse en un país donde el Poder público actúe con espíritu de continuidad y con la serenidad, firmeza y constancia necesarias para que este régimen concordatorio jamás pueda convertirse en la imposición natural del más diligente, del más constante, del más competente, que en España no podemos esperar lo fuera del Estado, por lo que habría de prevalecer, en definitva, el interés de las Empresas sobre el interés nacional. En España, el Poder público, o es abúlico o es tiránico... y casi siempre es incompetente: o descuida la guarda de los intereses colectivos que le están confiados; o quiere compensar años de desidia con actos epilépticos de imposición brutal y de atropello injusto, que acaban casi tiempre con la claudicación y la vuelta a la incuria, pero que, sin haber producido el menor beneficio al bien común, han servido para sembrar la alarma y la desconfianza en el interés privado, injustamente agraviado, que se prepara cautelosamente para evitar nuevos y posibles atropellos.

La única solución posible del problema ferroviario español, a juicio del Sr. Cambó

A diversos problemas y a realidades diferentes, hay que atender con soluciones distintas. Y la única solución posible, a mi entender, cuya demostración, por exclusión, acabo de intentar, del gravísimo problema ferroviario español, está en el segundo sistema antes enunciado: *El rescate de las grandes líneas ferroviarias por el Estado, concediendo la explotación a diversas Compañías en régimen de gestión interesada, después de una estructuración racional de las líneas rescatadas, agrupándolas en varias redes que respondan a las grandes direcciones del tráfico.*"

Este es mi criterio; no he de insistir sobre él; los argumentos en que lo apoyo son sobradamente conocidos.

Y voy a examinar el régimen, el sistema que nos propone el señor Ministro de Fomento. A este régimen, en técnica ferroviaria, se le ha llamado régimen de convención porque originado siempre por grandes dificultades en las Compañías, por concursos que el Estado les ha ofrecido, para salvar los grandes intereses públicos enlazados con la explotación ferroviaria, ha dado lugar a que el Estado concordara convencionalmente con las Compañías la condición con que les prestaba este concurso, y a cambio del concurso que les prestaba, obtuviera las máximas ventajas para el interés público. Aquí, señores Diputados, se propone un régimen que, como os demostraré luego, da a las Compañías la máxima ventaja y la mínima ventaja al interés público; no obstante, se presenta, no como una convención, sino como una imposición brutal, como un acto de fuerza, contra ley y contra derecho, que el Gobierno, un Gobierno conservador, pide a un Parlamento que le autorice a realizar.

En virtud de este proyecto, el régimen que se llama de consorcio, no viene concordado, viene impuesto; y en virtud de esta imposición, se altera el régimen de concesión a cuyo amparo capitales extranjeros y españoles han acudido a fomentar la riqueza nacional; se altera el valor de unas acciones determinado por una aportación en dinero y por unos artículos de unos estatutos; se altera el régimen jurídico interno de la Sociedad, el funcionamiento de la Sociedad que libremente se han dado los socios; y se altera, señores Diputados, lo más esencial, el derecho de propiedad: el Estado puede arrebatar a su propietario las acciones que legítimamente posee, por un precio que arbitrariamente se establece en el proyecto, sin que lo autorice ninguna ley que se pudiese tener en cuenta en el momento en que los capitales se aportaron a la Empresa en forma de suscripción de acciones.

El Estado no puede, sin caer en arbitrariedad e imposición de fuerza, modificar por sí el régimen pactado con las Empresas concesionarias

Yo le digo al señor Ministro de Fomento: ¿Ha pensado S. S. en el portillo formidable que se abre a todo el edificio jurídico de nues-

tro país, invitando el Gobierno, un Gobierno conservador a que un Parlamento delibere, fuera de ley y contra ley, en contra de un interés legítimo que la Constitución de nuestro país ampara? ¿Ha pensado S. S. en toda la levadura de anarquía que hay en consagrar este precedente? Su señoría impone su voluntad a las Compañías; es natural que su señoría, al imponerlas su voluntad, no les dé con su proyecto más que lo que entienda que es el límite de la extrema equidad, porque estima su señoría que darles un ápice menos sería una iniquidad. Pues bien, señores Diputados, esos proyectos se presentan al Parlamento; el Parlamento es soberano, el Parlamento puede deliberar y puede modificarlos; el Sr. Cierva establece como valoración de unas acciones el promedio de su cotización durante el último decenio; todos sabemos que en los últimos cinco años, por las circunstancias de la guerra, estas acciones se han cotizado a precio inferior que en el anterior quinquenio; el Parlamento, una vez que ha sido invitado a deliberar arbitrariamente y contra ley, tiene el mismo derecho que su señoría para decir: "A mí no me parece bien que se valoren las acciones por el último decenio; deben valorarse por la cotización promedia del último quinquenio", y puede así acordarlo; y sabe su señoría, la conciencia le dice a su señoría, que si esto se hiciera, el Parlamento cometería una expoliación. ¿De quién sería la culpa? ¿Del Parlamento? No, porque habría ejercido libérrimamente su soberanía; la culpa sería de un Gobierno, que debe tutelar al Parlamento en ciertos casos, que le había invitado a deliberar fuera de ley y contra ley, en el campo sin coto y sin limitación de lo arbitrario, de lo ilegal, de la violencia.

Yo digo a S. S., Sr. Cierva, que invitar al Parlamento a que entre en esos caminos de arbitrariedad y violencia es extraordinariamente peligroso. En un discurso admirable decía Turati, hace pocas semanas, al combatir la violencia en las luchas sociales, que el mundo no podía estimarse civilizado desde que marchaban los ferrocarriles, o se había inventado el vapor, o se había descubierto América; que la civilización del mundo empezó en el momento en que los hombres renunciaron a tomarse la justicia por su mano, y en que la vida del derecho comenzó a prevalecer. Y digo yo a S. S que es extremadamente peligroso abandonar el camino y la vida del derecho

para consagrarse al de la arbitrariedad y de la imposición de la fuerza.

El señor Ministro de Fomento y muchísimos señores Diputados saben que hoy, en el mundo, uno de los fenómenos más graves de la post-guerra es la carestía de capitales, que no significa carencia de dinero, porque al fabricar billetes se engañan los Estados: no se fabrica dinero; eso no es la riqueza; y está resultando, después de la guerra, que ahora va dándose cuenta el mundo de la cantidad enorme de riqueza, es decir, de capital, que ha destruído. ¿Y cuál es la política que siguen todos los Estados previsores ante tal fenómeno? Una doble política, señor Ministro de Fomento: una política de garantía al capital interior, para que no emigre ni se oculte, y una política de tentación al capital exterior para que abandone su país y acuda al otro a fecundar su riqueza. ¿Cree S. S., señor Ministro de Fomento, como han creído algunos insensatos, que el Tesoro inglés ha emitido hace pocas semanas sus bonos del Tesoro a tres meses, al 7 por 100, por necesidad, porque tuviese menos crédito que el Tesoro alemán, que el español, que el belga o que el francés? No; con el estímulo de este interés elevado, el Gobierno inglés se ha hecho con el dinero del mundo entero, y hemos visto cómo ha subido la libra, cómo la libra ha vuelto a ser la moneda de cotización internacional, por la aportación de dinero del mundo entero, atraído por el 7 por 100 de los bonos del Tesoro inglés, que ha permitido a los Bancos ingleses dar el 6 por 100 del interés al dinero que le aportaban los extranjeros en cuenta corriente a la vista.

Esto es lo que hacen, Sr. Ministro de Fomento, los Gobiernos de los países que piensan, no sólo en reparar las heridas de la guerra, sino en fortalecer sus energías para la lucha formidable que en el mundo económico se está entablando ya. Esto es lo que hacen en Rusia; esto es lo que hace Lenin, brindando toda suerte de garantías al capital extranjero para que repare los desastres que el comunismo allí ha producido. Y es en estos momentos cuando en España, con la autorización de un Gobierno conservador, se presenta al Parlamento un proyecto que dice: "El Gobierno español se entiende con derecho a proponer al Parlamento que declare que todos sus pactos no existen, que las concesiones que otorga como base de derecho son papel

mojado, que el derecho privado en España puede vulnerarlo el Estado siempre que le venga en gana." (*Rumores.*)

Yo pregunto a S. S., Sr. Ministro de Fomento: ¿Cree que así estimula las energías nacionales para que acudan a fecundar la riqueza del país? ¿No cree, S. S. que esto es una invitación definitiva a la emigración del capital español? En España, espontáneamente, sin concurso del Gobierno, salvando las dificultades y trabas del Gobierno, con una rapidez inusitada, que nos envidian otros países, se están poniendo en explotación rapidísimamente los saltos de agua de las montañas y se están creando formidables Empresas hidroeléctricas, que están transformando España. Los negocios hidroeléctricos serán negocios de carácter público, como los ferrocarriles, o más, dentro de poquísimos años. ¿Cree S. S. que el capital español continuará dirigiéndose a los negocios hidroeléctricos si el Parlamento español sienta el principio de que la ley de Concesiones, a cuyo amparo se ha creado, para él no vale nada y puede derogarla cuando quiera y puede confiscar los capitales a tales negocios aportados cuando le venga en gana?

El señor Ministro de Fomento, para la realización de todo su plan, ha de acudir al crédito, ha de emitir miles de millones para realizar esas obras, y el ahorro nacional ha de ser el que dé al Estado esos miles de millones. ¿A cambio de qué? A cambio de un título de la Deuda. ¿Y qué es un título de la Deuda? Una promesa, un compromiso del Estado de pagar una suma por intereses y de amortizar en determinado plazo. ¿Qué autoridad tendrá el Estado para pedir al ahorro nacional que se fíe de él, que admita como cosa sagrada ese papel si ese papel se le brinda y esa promesa se le formula en virtud de una ley que ha consagrado el principio de que el Estado puede burlar sus promesas y sus concesiones?

Pero es más, señores diputados: con la precipitación, con la lamentable, aunque explicable, precipitación con que se ha elaborado el proyecto que estamos discutiendo, el señor Ministro de Fomento no ha podido examinar las consecuencias de su aplicación; porque de haberlo hecho, se hubiesen presentado en su espíritu casos como el siguiente: Con arreglo al proyecto, ese régimen, que se llama de consorcio y que es de expoliación—¡sin que el expoliado obtenga ventaja alguna,

como demostraré luego!—, y que da por la violencia más de lo que debía darse por la justicia, puede aplicarse a todas las Empresas ferroviarias españolas; y en España, por fortuna, hay algunas de esas Empresas, señor Ministro de Fomento, que, por su buena gestión, jamás han pasado apuro, que no han pedido ni aceptado anticipo alguno del Estado, que con una política de prudencia han reducido dividendos y han acumulado reservas, dejando el mayor lucro para el porvenir. ¿Con qué derecho va ahora a decir el Estado a quien nada le ha pedido: "Como hay algunas Empresas que están en mal estado, yo intervengo tu negocio y limito tus beneficios, y te impongo un consorcio al que tú aportas tus acciones, y determino el valor de tu aportación por la cotización que han tenido en Bolsa tus acciones. Si en vez de hacer reservas y administrar con cautela hubieses pensado únicamente en repartir dividendos, la cotización habría sido mayor, y te reconocería un valor superior a tu aportación; pero como has tenido prudencia y has sacrificado al accionista, como todo lo has acumulado en las reservas, como has mejorado el servicio con tu solo esfuerzo, y no has interesado capitalistas extranjeros para que las acciones se coticen en París y alcancen un valor de arbitraje, por tales crímenes, te sacrifico." ¿Le parece bien esto al señor Ministro de Fomento?

Comprendo, señores Diputados—lo comprendo y lo he proclamado—, que puede haber momentos en que la situación de un país sea tal, que el Estado tenga que hacer el máximo de los sacrificios, que es el de faltar a su palabra y vulnerar su propia ley cuando de ello dependa la vida de la nación; pero en el caso actual, ¿era necesario hacer eso? No, señor Ministro de Fomento; no había necesidad alguna de faltar a la ley porque la ley brindaba a S. S. medio para resolver el problema. Las Empresas ferroviarias, en su inmensísima mayoría, todas las que han dado lugar a que se plantease el problema que ha motivado el que se formulara el proyecto de ley que estamos discutiendo, se encuentran en situación difícil, y por eso se dirigen al Estado y le piden su concurso. ¿No cree S. S. que estas Compañías que necesitan que se mantenga el aumento de tarifas, que S. S. dentro de pocos meses puede suprimir; que necesitan el anticipo, sin el cual van a la quiebra, y depende de S. S. el que continúe; no cree S. S. que habrían aceptado como régimen de convención lo mismo que viene

aquí impuesto por la violencia? Pero hay más. En España las líneas ferroviarias están otorgadas en virtud de concesiones que establecen el pacto de rescate; el pacto de rescate les da derecho a percibir una anualidad igual al producto promedio del último quinquenio, y el último quinquenio es ruinoso para las Compañías, de tal suerte que la aplicación estricta de la ley del rescate significa para el Estado un espléndido negocio y una ruina para las Compañías. Si anunciara su señoría a las Compañías que iba al rescate legal, a la aplicación inexorable de la ley, no el 5 por 100, ni el 4 por 100 de interés, aún menos habrían aceptado en el régimen de convención. ¿Hubiese sido esto justo y equitativo? No, ni yo lo defenderé nunca; pero hubiera sido menos perturbador que sentar el precedente de que el Gobierno conservador invite al Parlamento español a deliberar sobre la expoliación violenta cuya realización se propone en este proyecto.

Y voy, señores Diputados, a examinar el fondo del sistema que nos propone que adoptemos, con su proyecto, el señor Ministro de Fomento. El régimen mixto, el régimen de convención, ese régimen transitorio que ha aparecido en algunos países en momentos semejantes a éste por que atraviesa España, tiene por base el que el Estado, con el mínimun de esfuerzo, procure obtener en favor del interés público las máximas ventajas. Consiste casi siempre el esfuerzo en un anticipo con carácter reintegrable, y las ventajas son: primera, reforzar los derechos del Estado para el caso del rescate, eliminando o aclarando cláusulas dudosas; segunda, facultar al Estado para imponer a las Compañías agrupaciones regionales de sus líneas; tercera, establecer unidad de explotación, unidad de material, unidad de tarifas y unidad de caja. Para conseguir la unidad de caja es para lo que, en definitiva, está procurando Le Trocquer modificar el régimen de convención.

Vamos a examinar si la solución que nos propone el señor Ministro de Fomento concede al Estado, con ese mínimun de sacrificios, ese máximun de ventajas que en todas partes se ha buscado con el régimen de convención.

Gravísimos inconvenientes del sistema de rescate de acciones

El proyecto del Sr. Cierva tiene dos momentos: el momento de régimen de consorcio, que es el transitorio, ¡un momento transitorio cuya duración prevé S. S. en treinta años!, y un régimen definitivo de rescate, pero, fijaos bien, no rescate de líneas, no rescate de servicios, sino rescate de acciones. Examinemos separadamente estos dos momentos del sistema que nos propone S. S.

En el período de consorcio, según el proyecto que nos presenta el señor Ministro de Fomento, se realiza un milagro. En la historia ferroviaria de los diversos países yo he visto multitud de soluciones, con sus ventajas y sus inconvenientes; pero un sistema en el cual se concentren en resumen todos los inconvenientes de todos los sistemas, sin ninguna de las ventajas de ninguno de los sistemas, yo no lo había encontrado en la historia ferroviaria de ningún país, ¡y esto es lo que se produce en el proyecto de S. S.! Vamos a verlo: El primer defecto, el primer inconveniente que se achaca al régimen de Estado es el de los desembolsos que este sistema impone al Estado. En virtud del régimen que nos propone el señor Ministro de Fomento, el Estado español tendrá que efectuar los mismos desembolsos que si se apoderase de todas las líneas, estatificándolas. Contrae el Estado, al estatificar, dos responsabilidades de orden financiero: es la primera, el pago de una anualidad por cesación del disfrute durante los años que le resten, según derecho, a la Compañía concesionaria. Aquí esto viene sustituído por una garantía de interés a las acciones. Si el Estado estatificara los ferrocarriles, la anualidad la pagaría con el producto que le dieran los mismos ferrocarriles, y si había "déficit" y no quería aumentar las tarifas, la pagaría directamente. Igual, exactamente igual, a lo que tendría que hacer con el régimen del proyecto: las Compañías cobrarán el 5 por 100 del valor de la aportación, con cargo a la explotación; pero si el Estado entiende que no deben aumentarse las tarifas hasta el punto de que cubran los gastos de explotación, los pagará el Estado.

Igual que con el régimen de estatificación, con la sola diferencia de que con el régimen de Estado, éste correría el riesgo de cargar con

el déficit, pero percibiría íntegramente el beneficio, en el caso en que se produjera, y no sería ello novedad; se ha producido durante muchos años en muchos países del mundo: en Prusia, uno de los mayores ingresos de su presupuesto ha sido, durante muchos años, el de los ferrocarriles. Aquí, no; si hay ganancias, tiene el Estado que partirlas con las Compañías; pero si hay pérdida, asume íntegro el desembolso. En el régimen de estatificación se impone al Estado la enorme responsabilidad financiera de tener que cargar con el desembolso de todos los gastos de primer establecimiento que exija el desarrollo del negocio; exactamente igual a lo que ocurre con el proyecto del Sr. Cierva: todas las nuevas obras de primer establecimiento, material fijo y móvil, nuevas líneas, todo, íntegramente las sufragará el Estado... ¡igual que con la estatificación! Y digo mal al decir "igual", porque en el régimen que nos propone el Sr. Cierva también se da una anomalía curiosa: para invertir dinero en empresas, hasta ahora habíamos visto todos dos soluciones: o tomar acciones, o tomar obligaciones. Con las acciones obteníamos la gestión, corríamos el riesgo de la pérdida y el albur de la ganancia; con las obligaciones teníamos una máxima garantía y un interés limitado; pues con este régimen no se tiene las ventajas de la acción, ni las garantías de la obligación, porque no es garantía decir que el Estado cobrará el 5 por 100 de sus anticipos cuando se dice que si hay déficit tiene que cubrirlo el Estado, de suerte que éste paga, al cubrir el déficit, todo o parte de los intereses que ha cobrado. (*Muestras de aprobación en las minorías.*)

De modo, señores Diputados, que también se ha inventado una nueva fórmula financiera de emplear dinero en una Empresa que no tenga, ni las ventajas de la acción, ni las garantías de la obligación. Y tenga en cuenta el Congreso que la cantidad de dinero que habría de dar el Estado no es una bicoca. Según los cálculos del Sr. Peña, aceptados por el señor Ministro de Fomento, a la Compañía Madrid a Zaragoza y a Alicante, para nuevas obras, tendría que darle ocho veces su capital, y después de aportar ocho veces el capital de la Compañía, continuaría mandando la Compañía. (*Rumores.*)

Tendríamos, además, todos los inconvenientes de la introducción de la política en la elección de nuevas líneas a construir; florecerían los ferrocarriles parlamentarios o gubernativos de que se hablaba

ayer, porque esto, que es lo más peligroso en manos del Estado, se reserva íntegramente al Estado. ¡Imaginad, señores, al Estado determinando la prelación de construcción de líneas sin un plan previo de conjunto a que tenga que subordinar la prelación! Y finalmente, señores Diputados, después de concentrar en este régimen todos los inconvenientes del sistema de Estado, sin ninguna de sus ventajas, concentra y agrava el defecto capital del régimen de Empresas, que es la defectuosa estructuración de las redes y la anarquía en la explotación. El Estado, en virtud de la aplicación del consorcio, no puede agrupar, racionalmente, las líneas españolas; no solamente no estructura las redes españolas, sino que consolida la agrupación irracional, antitécnica, anticomercial, que impide una buena explotación ferroviaria que existe en el régimen actual.

No puede unificar el material, no tiene facultad para ello. No puede unificar las tarifas; no solamente no puede unificarlas, sino que exige que sean diversas, porque como fija cada tarifa por cada Compañía, en relación con sus gastos de explotación y su situación financiera, y estos factores son distintos en todas ellas, obliga perennemente a la anarquía de tarifas en España. Unicamente, señores Diputados, añade un nuevo elemento de perturbación: hoy las Compañías tienen íntegramente la responsabilidad de la gestión. Aprobado el proyecto del señor Ministro de Fomento, no la tienen; ha desaparecido, como demostraré luego, todo interés de buena gestión de los ferrocarriles por parte de las Compañías, llegando con ello al alcaloide de la anarquía ferroviaria. Yo digo, señores Diputados, que en este régimen no mandará nadie, no tendrá interés nadie, y os lo voy a probar. El estímulo en una Compañía privada no viene únicamente por la esperanza de ganar; viene mayormente por el temor de perder. Con este régimen las Compañías no pueden perder nada, tienen determinado el valor de sus acciones, que no aumenta ni disminuye; tienen asegurado el interés del 5 por 100, que no puede disminuir. ¿En qué consiste el interés que puedan tener las Compañías, en cuyas manos exclusivamente se deja la gestión? Nos habla el proyecto de una prima de estímulo que, para Compañías y obreros, puede llegar a un 1 por 100. Imaginad, señores Diputados, que esta prima fuese una realidad, aunque luego demostraré que no lo es. ¿Creéis que es

estímulo para garantía de una buena gestión, estando a cubierto de toda pérdida, estando garantido un 5 por 100, tener como margen total para un negocio la parte que a la Empresa, con los obreros, corresponda en un 1 por 100?

Pero es que ni ese 1 por 100 es posible. Vais a verlo. En todas partes, cuando se ha tratado de primas de estímulo, se ha articulado, se ha dicho claramente en qué consistía la prima de estímulo y con qué fórmula se obtendría la prima de estímulo. En el proyecto este punto se deja en blanco, como tantos otros, y al encontrarse los redactores del proyecto con que el problema ferroviario es algo complejo, todas las dificultades que les han salido al paso las han resuelto aplazándolas, diciendo que ese punto ya se resolverá con el informe del Consejo de Ferrocarriles, que nadie sabe a ciencia cierta lo que ha de ser. Pero digo yo, y voy a demostrarlo, que nunca podrá cobrarse esa prima de 1 por 100 a repartir entre el personal y las Compañías. Aparece la prima en el párrafo segundo de la base 3.ª, que dice: "Cubiertos con los ingresos de las Compañías todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro y el tanto por ciento de dividendo asegurado a las acciones, de los beneficios que resulten tendrán las Compañías derecho a percibir, con carácter preferente, hasta el 2 por 100 sobre el capital que represente su aportación.

Además podrá atribuírseles una prima por las economías y aumentos de tráfico que se obtengan cada año en las Compañías, mediante fórmulas que el Consejo Superior de Ferrocarriles determinará, sin que pueda exceder nunca en cada año esa prima de buena gestión del 1 por 100 del capital reconocido en la aportación a la Compañía." En tanto los que han redactado el proyecto no creen que nunca llegue este caso, en cuanto que en el párrafo tercero de la misma base se dice: "Después de pagado el 2 por 100 preferente, el Estado percibirá el 2 por 100 correspondiente a su participación." De manera que en el momento en que cabía entrar en el 1 por 100 de la prima de estímulo, ya se suprime y entra el 2 por 100 suplementario a la aportación del Estado. ¿Y sabéis por qué no podrá cobrarse nunca la prima de estímulo? Porque en la base 4.ª (no os he de fatigar con toda su lectura) se establece todo lo que han de cubrir

las tarifas, y se prevé, como es natural, que las tarifas no puedan cubrirlo y se produzca el déficit, y que este déficit lo abone el Estado; y como la producción de este déficit es fatal, y como lo abona el Estado, ¿qué pasa luego? Lo dice esta base 4.ª: En este caso (cuando haya habido déficit que haya abonado el Estado, lo que fatalmente ocurrirá cada año), en los años sucesivos el Estado percibirá, después de cubiertos los gastos y cargas y el 2 por 100 de beneficio preferente a las Compañías" (es decir, antes de que entre la aplicación de la prima de estímulo), lo necesario de los excedentes de beneficios que resulten."

De manera, señores Diputados, que fondos para el 1 por 100 de estímulo no existirán nunca. Pero yo digo, señores Diputados, que si existieran serían totalmente insuficientes para asegurar el estímulo de una Compañía mercantil en la gestión de un negocio complicado como el de los ferrocarriles.

Se crea, pues, señores Diputados, un sistema en que las Compañías no tienen interés, en que el Estado no tiene autoridad para la gestión, en que llegamos al caos, en que no manda nadie en los ferrocarriles españoles. De lo que veníamos quejándonos—la causa quizá principal de la crisis de la explotación de los ferrocarriles españoles—era de una crisis de autoridad; y esta crisis de autoridad la centuplicamos con este proyecto, si llega a aprobarse.

Las tarifas en el régimen de consorcio propuesto

Y voy, señores Diputados, a examinar otro punto, un punto muy debatido; esto es, si la aplicación del régimen de consorcio, tal como viene regulado en el proyecto, ha de implicar o no un aumento considerable en las tarifas ferroviarias. Yo creo, señor Ministro de Fomento, creo, señores Diputados, que el aumento, formidable aumento de las tarifas ferroviarias, es inevitable. No me atreveré, no creo que pueda atreverse nadie a determinar su monta; pero de que el aumento se ha de producir y ha de ser formidable me parece quedaréis de ello inmediatamente convencidos.

En cuanto a las tarifas, la base cuarta establece una regla y una excepción. Yo no sé, señores Diputados, si me asusta más la regla o

la excepción. La regla es la siguiente: "Estas tarifas han de bastar con sus productos para cubrir todos los gastos de explotación, cargas financieras" (son cargas financieras también los intereses de todos los anticipos hechos por el Estado), "pensiones de retiro, dividendo fijo asignado a las acciones y beneficio preferente hasta el 2 por 100, así como las primas de buena administración y para el personal hasta el 1 por 100 a que se refiere la base tercera." Y la excepción es: "El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de Administración de cada Compañía y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir esas atenciones, si considera que en algún tiempo o en determinadas zonas españolas no es posible establecer tarifas más elevadas sin daño para la economía nacional. En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías o bien cubriendo directamente el déficit, saldará la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía, si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía exclusivamente a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado."

De manera, señores Diputados, que hay un régimen, régimen general, en virtud del cual la tarifa ha de cubrir los gastos de explotación y las cargas financieras, estimando entre ellas el interés de todos los anticipos del Estado, un 5 por 100 a las acciones y, eventualmente, la prima de estímulo y las pensiones de retiro al personal, pero el Estado, previos los dictámenes que se indican, podrá en cualquier momento establecer, o por zonas o por períodos de tiempo, rebajas en las tarifas. Me parece, señores Diputados, que ante el aumento que luego veremos deberá aplicarse a las tarifas, el griterío de la opinión pública para que a todos se les considere dentro de la zona o dentro del período venturoso de la rebaja de tarifas, será general en España, y va a encontrarse el Poder público ante acosos que todos sabemos que no resistirá.

La tarifa debe cubrir todos los conceptos de gasto del ferrocarril con el justo rendimiento de los capitales invertidos en él

Yo creo, señores Diputados, que en materia de tarifas el criterio gubernamental prudente, es clarísimo. La tarifa ha de cubrir, globalmente, todas las cargas de la explotación, el servicio financiero actual, y el dividendo que se acuerde para las acciones, en forma tal, que si una tarifa se rebaja, en atención justificadísima a una región o a un producto, sean las demás tarifas las que carguen con el sacrificio, porque entonces el Poder público es árbitro entre los distintos intereses, y podrá defenderse, mientras que si la rebaja de tarifas que autorice el Gobierno, claudicando ante el griterío de la opinión, no pesa más que sobre el presupuesto, el presupuesto no tiene abogado que hable en su nombre, y será siempre el sacrificado.

Las tarifas, señor Ministro de Fomento, vendrán considerablemente aumentadas, por lo siguiente: Es este un punto en que mi criterio no es ninguna novedad; ha de recordarlo S. S. Cuando se trató de la constitución de un Gobierno que, al fracasar, dió lugar al Gobierno actual, alguien quiso averiguar si entre S. S. y yo podría haber una coincidencia respecto al problema de las tarifas, y yo indiqué que era parte en el pleito también el señor Conde de Bugallal. Su señoría expuso como criterio el mismo que viene en el proyecto; yo expuse entonces los mismos razonamientos que voy a exponer a la Cámara, para indicar que entendía formidablemente excesivo el aumento de tarifas que el criterio de S. S. imponía.

En virtud del proyecto, la tarifa ha de cubrir todas las cargas financieras; son cargas financieras los intereses de todos los anticipos hechos por el Estado; y hay que poner en relación este precepto con una cosa verdaderamente monstruosa que figura en la base undécima, y que yo no puedo creer que esté redactada por el Sr. Illana, ni siquiera que el Sr. Illana le haya dado su autorización; es la siguiente:

"El Gobierno podrá emitir Deuda perpetua o amortizable, fijando en este último caso cuándo ha de comenzar la amortización, para atender a todos los gastos a que se refieren las bases anteriores, procurando obtener las cantidades necesarias para que al comienzo de

cada obra, el capital indispensable para no interrumpirla exista en la Caja de ferrocarriles, con aplicación exclusiva a cada obra, entendiéndose para ello ampliados los capítulos del presupuesto correspondiente al pago de intereses y amortización de deuda."

Esto no puedo haberlo, ni redactado, ni autorizado el Sr. Illana. Apliquemos, prosaicamente armonizados, estos preceptos: Quiere decir que el interés de todos los formidables gastos de primer establecimiento que tienen que realizarse, que anticipará el Estado, no antes de que terminen las obras, sino antes de que empiecen, porque el dinero ha de estar ya en caja, gravitará sobre la tarifa aplicada a las líneas y a los servicios actuales.

Reconozco, Sr. Cierva, que hay obras que no pueden realizarse inmediatamente; pero las más costosas tienen que emprenderse desde luego, y figuran entre ellas la construción de estaciones, principalmente estaciones de clasificación en las grandes ciudades. Su importe se cifra en centenares de millones de pesetas. Pues si al empezar la obra ha de haber dentro de la caja, en fajos de billetes, el dinero necesario, que devenga un interés del 5 por 100... (*El señor Ministro de Fomento hace signos negativos.*) El sistema que establece el proyecto; si no es así, dígalo claramente S. S. Quiero suponer, señor Ministro de Fomento, que se corrige el absurdo: de otro modo se produce un brutal aumento de cargas financieras, que hay que cubrir con un alza, también brutal, de las tarifas.

No cuando interviene el Estado—que no interviene en estas cosas con un fin lucrativo, y sí para servir exclusivamente el interés público—sino cuando interviene una Empresa privada—que por su finalidad, no busca más que el lucro legítimo—, cuando emprende nuevas obras, el servicio de intereses de los fondos que tiene que levantar para realizarlas, no lo carga inmediatamente a la explotación del servicio, sino que crea lo que llamamos los intereses intercalarios, que se suman luego al capital del primer establecimiento de las nuevas obras. Aquí el Estado suprime los intereses intercalarios, y acumula, desde el primer momento, sobre la explotación de la red actual, en su estado actual la carga considerable de todos los desenvolvimientos futuros que puedan tener los ferrocarriles españoles.

¿En cuánto se cifra eso? No puedo yo calcularlo, porque no sé,

como no sabe el señor Ministro de Fomento, como no saben las Compañías, como no sabe nadie, el importe que van a alcanzar las obras que en los ferrocarriles españoles tienen que realizarse. Lo que sí sé es que estas obras implicarán gastos cuyo interés no podrá resistir la tarifa, pues tendría que aumentarse en proporciones fantásticas.

Pero es más, señores Diputados. La gestión de una Compañía, el interés en la gestión, en lo que más se manifiesta es en explotar con economía, que implica resistir todos los asedios y acudir a todas las cicaterías. En el momento en que las Compañías saben que, siendo espléndidas, nada van a perder y que, por generosas que sean, no dejarán de cobrar un 5 por 100, ¿no estáis convencidos todos de que el coeficiente de explotación va a caminar corriendo hacia la par, y sobre la par, en carrera vertiginosa, inmediatamente? ¡Y eso se cubrirá con un nuevo aumento de tarifas!

Se nos ha hablado del desenvolvimiento del tráfico como remedio al aumento de las tarifas y conviene andar con alguna prudencia en contraer compromisos de presente a cambio de esperanzas de futuro, porque es manera de cosechar grandes desengaños. Precisamente la catástrofe ferroviaria de Italia, del período del arriendo de sus redes, no consistió más que en eso, en que se tomaron como base de futuros desenvolvimientos de las líneas desenvolvimientos excepcionales del tráfico durante algunos años; la realidad disminuyó la curva de estos últimos aumentos y se hundió con estrépito el edificio y se produjeron las grandísimas perturbaciones, que tantos señores Diputados conocen, en los ferrocarriles italianos.

Pero, es más, señor Ministro de Fomento y señores de la Comisión; yo os voy a llamar la atención sobre un punto, que es de interés excepcional.

En los últimos años ha habido un aumento de tráfico desmesurado, por el precio extraordinario que han alcanzado los productos de la agricultura, que ha intensificado su producción y la ha encaminado a la exportación, que del interior iba al litoral. Desgraciadamente, hoy la reducción de precios produce una reducción de producción. Sabe su señoría que uno de los mayores transportes, en cantidad, es el de la remolacha; ¿no está convencido S. S. de que el año próximo la cosecha y el transporte de la remolacha expresará una enorme reducción?

Pero hay más. ¿Es que se ha olvidado S. S.—yo le llamo la atención sobre ello—, que la desorganización ferroviaria ha producido un aumento de recaudación considerable? ¿Sabéis por qué? Porque se ha producido un desvío de "pequeña velocidad" a "gran velocidad", porque por falta de vagones se ha acudido a la gran velocidad, y en el momento en que nos vayamos acercando a la normalidad, con mayores toneladas, con mayor gasto de explotación, se recaudará menos, porque las mercancías que van hoy a gran velocidad, con tarifas elevadas, irán a pequeña velocidad con tarifa reducida.

En la Memoria de "Madrid a Zaragoza y a Alicante" hay dos datos definitivos, señor Ministro de Fomento; entre el año 1919 y el de 1920 "gran velocidad" aumenta en 5.443.000 pesetas y la "pequeña velocidad" disminuye en 3.449.000 pesetas. Pues esto va a cambiar radicalmente, al normalizarse los transportes; y, aun manteniéndose la misma cantidad kilométrica de toneladas transportadas, el producto total va a disminuir.

Pero hay además un elemento de encarecimiento en las tarifas, que estoy absolutamente convencido que no ha previsto el señor Ministro de Fomento, que de haberlo previsto lo hubiese procurado evitar. Su señoría, al formular su proyecto, ha pensado en las dos grandes Compañías: la del Norte y la de Madrid a Zaragoza y a Alicante; pero su señoría (reconozco que no tenía tiempo para ello, que es labor de meses, y meses empleé yo para hacer esa adaptación que estimaba absolutamente indispensable antes de someter una propuesta al Parlamento) no ha estudiado bien las consecuencias de la aplicación de este proyecto a todas las Compañías ferroviarias. Y en este punto, permítame su señoría, permítame el Parlamento que sea muy parco en manifestaciones porque sé que manifestaciones demasiado expresivas podían dar lugar a agios que conviene evitar.

Ayer, S. S., señor Ministro de Fomento, cometió una grave imprudencia al expresar su criterio respecto a la forma de determinar la fecha de rescate. Eso puede indicarlo un Diputado, no un Ministro de Fomento. Pero yo le pregunto a S. S., señor Ministro de Fomento: ¿ha olvidado S. S. que en España hay multitud de Compañías de historia azarosa que han estado en suspensión de pagos, que viven en "régimen de convenio"? ¿Ha pensado S. S. lo que ocurriría con la

aplicación del régimen del consorcio a estas Compañías? Es indispensable aplicarlo, porque Compañías que están en esta situación son Compañías básicas, en sus redes, para una estructuración ferroviaria española, además de las pequeñas que todos recordaréis, Andaluces, Sur, Cáceres y Portugal, Orense, etc., están en régimen de convenio. ¿Y sabéis qué quiere decir ese régimen de convenio en que están a consecuencia de su historia? Que una, dos o varias series de obligaciones tienen transitoriamente reducido el interés que cobran, mientras otras obligaciones cobran la totalidad y mientras las acciones no cobran nada, y estas series de obligaciones tienen renunciado, transitoriamente y mientras dure el convenio, el derecho a que la amortización se efectúe por sorteo y a la par, y las Compañías reducen sus cargas financieras, pagando intereses variables, y realizan grandes economías comprando en el mercado, para amortizarlas, obligaciones que tienen un valor nominal de 500 pesetas en 60, 70, 80, 90 pesetas.

Apliquemos el convenio. ¿Qué ocurre? Que todos los convenios caen, que los derechos de las obligaciones postergados reviven, que las cargas financieras de esas Compañías suben como la espuma, y el valor de esas acciones se triplica o se cuadruplica en un instante. ¡Y todo ello se traduce en aumento de carga financiera que hay que cubrir con alza de tarifa!

Yo le invito a S. S.; no le pido que me conteste hoy, pero le invito lealmente a S. S. a que examine: para Andaluces. el convenio de 1904 y 1906; para Madrid, Cáceres y Portugal, el de 1894; para Medina del Campo a Zamora, Orense y Vigo, la convención del 88; y piense su señoría si la seguridad de lo que ocurriría con la aprobación del proyecto, tal como está redactado, no impone a su ánimo y a su conciencia modificarlo profundamente.

Otra pregunta dirijo a S. S. El proyecto parte del supuesto de que cada Compañía explota sus líneas, y este supuesto no es la realidad. Hay Compañías que explotan líneas ajenas, y eso cambia en absoluto la base del cálculo de valoración que ha formado S. S. Y hay Compañías que tienen determinados convenios de explotación. Respecto a tales convenios, desearía que S. S., en las soledades de su gabinete, meditase algunos momentos y las pusiera en contacto con el proyecto que nos ha presentado.

Aparecería dudoso si el convenio debía aplicarse forzosamente a todas las Compañías; aclaró la duda el señor Ministro de Fomento, diciendo que el consorcio es facultativo por parte del Estado; y a mí, señores Diputados, lo del consorcio facultativo me parece una agravación al quíntuplo de todas las gravedades que el proyecto entraña. ¿Sabéis qué quiere decir el que sea facultativo? Quiere decir que durante treinta años todas las Compañías ferroviarias a las cuales no se les aplique el consorcio desde el primer momento, saben que se les puede aplicar un régimen en virtud del cual no se tendrá en cuenta para valorar sus acciones el valor de su red, sino la cotización que obtengan sus acciones; por lo tanto, consecuencia fatal: no interesa para nada el servicio, interesa el dividendo; no se hacen reservas, no se hacen renovaciones, se economizan todos los gastos de conservación, se atiende únicamente a dar el máximo dividendo; no se preocupan para nada del servicio, se preocupan de la cotización de sus acciones. ¿Qué ocurre si viene la aplicación del consorcio? Un desastre, porque se ha hinchado el valor de aportación de las Compañías. Y si no se aplica el consorcio, el daño, la perturbación por su amenaza se ha producido ya en forma tal, señor Ministro de Fomento, que con ese carácter facultativo que le da S. S. consigue que aun aquellas Compañías a las que no se les aplica, la sola amenaza ya las perturba y las convierte en Compañías en régimen de mala administración desde el primer momento. Y es que S. S., señor Ministro de Fomento, ha tenido la obsesión de rehuir el rescate; es que S. S. mira con antipatía, absolutamente injustificada, nuestra gloriosísima legislación del 44, y no ha visto S. S. que con la legislación actual sobre el rescate no se producen los inconvenientes que se producen con el consorcio, que las Compañías no tienen estímulo alguno en dar dividendos a costa de reservas prudentes y de buena administración, porque en la cláusula de rescate no se computa el dividendo, se computa el producto, tanto si se reparte en dividendos como si, prudentemente, se acumula en reservas.

Se nos dirá, señores Diputados, que hay una garantía para que no sucedan todos esos daños que yo señalo, que es el Consejo Superior ferroviario. El Consejo Superior ferroviario es la garantía que tiene el país, que tiene su más alta representación, el Parlamento, para la

buena administración, por parte del Poder ejecutivo, de las formidables autorizaciones, en campo tan complejo como el de ferrocarriles, que se conceden en este proyecto de ley. Pues bien; esta garantía para el Parlamento, el Parlamento no sabe lo que es.

¿Funciones del Consejo ferroviario? La enumeración que se contiene en el proyecto, no diré, para no ofender a nadie; nada más sino que no puede ponerse en parangón con la enumeración precisa de funciones de todo otro régimen que tenga un organismo parecido.

Pero es más: en todos partes, por ejemplo, en el proyecto Le Trocquer, cuando se trata de una modificación levísima al régimen actual, y se instaura el Consejo Superior de Ferrocarriles, se indica con una precisión absoluta qué entidades, qué personas, quiénes forman ese Consejo, que es la garantía del país, que es la garantía del Parlamento.

¿Puede, señores Diputados, el Parlamento buscar como única garantía, como control de las autorizaciones que da al Ministerio de Fomento, un Consejo ferroviario que no sabe lo que es, ni lo que hará, y cuyas personas nombrará, cuyos organismos con derecho a tener representación indicará, cuyas funciones determinará el propio señor Ministro de Fomento?

Yo pediría al señor Presidente y a los señores Diputados que me concedieran cinco minutos de descanso.

El Sr. PRESIDENTE: Seguro de que la Cámara atenderá esa indicación, se suspende la sesión por un cuarto de hora."

Eran las seis y veinticinco minutos.

Concepto del rescate

A las seis y cuarenta de la tarde, dijo

El Sr. PRESIDENTE: Continúa la sesión y el Sr. Cambó en el uso de la palabra.

El Sr. CAMBO: Señores Diputados, al interrumpir mi discurso acababa de examinar los capitales defectos que encuentro en el régimen transitorio del consorcio; sus defectos de carácter general. Algunos otros podría señalar, pero me parece que será más adecuado ha-

cerlo, en todo caso, cuando entremos en el examen del articulado. Y voy a entrar en el examen del segundo momento, o sea el de la solución definitiva, el del rescate. Se dice por el señor Ministro de Fomento que el régimen del consorcio prepara el rescate. Yo estoy conforme con que, de aprobarse el proyecto y establecerse el consorcio, vendría el rescate y vendría antes de treinta años, y antes de treinta meses, porque la perturbación en todo el servicio ferroviario sería tan enorme que, por necesidad, el Estado tendría que incautarse de las líneas. Pero lo grave, señores Diputados, es que de aprobarse el proyecto tal como está redactado, el rescate tendría que efectuarse en pésimas condiciones, mientras que en el momento actual el rescate puede verificarlo el Estado español en condiciones como jamás ningún Estado del mundo ha podido rescatar las redes de sus ferrocarriles.

Yo creo, señores Diputados, que el señor Ministro de Fomento padece en esta materia del rescate (y no es de hoy, reconozco que eso es persistencia en opinión expresada hace mucho tiempo) una equivocación fundamental. Al pensar en el rescate, piensa en que el Estado obtenga la propiedad de las acciones de las Compañías ferroviarias, cuando entiendo yo—así lo he aprendido y han entendido generalmente el mundo—que al Estado lo que le interesa no es apoderarse y ser dueño de las acciones, sino apoderarse de líneas, de redes, de material móvil, de material fijo, de estaciones, del servicio ferroviario, en una palabra. Al rescate por medio de la compra de acciones se ha ido en países donde no había cláusulas para rescatar las redes; en países donde no existían las obligaciones hipotecarias. Intentó Suiza ir a eso en un momento, en condiciones tan excepcionalmente favorables como aquella que señalé yo aquí hace más de un año, y, no obstante, el buen sentido del pueblo suizo rechazó por "referéndum" la propuesta del rescate por medio de la compra de acciones, y se exigió el rescate normal, el conveniente, el útil al Estado: el rescate de las líneas, del servicio ferroviario.

Las condiciones de rescate consignadas en la legislación española son las más favorables para el Estado

¿Qué interés puede tener el Estado—que puede quedarse, en virtud de la ley, con todo el activo ferroviario de las Compañías que explotan ferrocarriles—en ser propietario y mercader de esas acciones? ¿Qué es lo que tiene una Compañía de ferrocarriles? Una Compañía de ferrocarriles, en virtud de una concesión del Estado, tiene el disfrute temporal del servicio ferroviario en determinadas líneas; tiene un derecho temporal al disfrute del servicio de carácter público. Al terminar la concesión de un servicio, éste pasa al Estado; y tan es así, que nuestra ley Hipotecaria, en el artículo 107, establece que aun la obligación hipotecaria pierde su garantía y viene la resolución por la caducidad del derecho del concesionario. De manera que en el régimen actual de España, que ha sido el régimen general en el mundo, el Estado, por un determinado plazo, ha concedido a una Compañía el disfrute temporal del ferrocarril, reservándose la facultad de anticipar el plazo de reversión. Esta facultad ha venido articulada en los pliegos de condiciones.

En España, por fortuna nuestra, la previsión genial que tuvieron los legisladores de 1844 hizo que establecieran una cláusula de reversión como jamás hubo otra tan favorable para el Estado en legislación alguna del mundo; pero no se les ocurrió a los previsores legisladores de aquel tiempo que alguien en España pudiera soñar en el rescate de acciones, que alguien pensara en el rescate anticipado de las líneas, en avanzar aquel plazo en que, naturalmente, el Estado ha de tener la íntegra propiedad de sus líneas ferroviarias. Y en nuestra legislación se consigna la siguiente cláusula:

"Al expirar el término de la concesión, o en los demás casos que se establecen en este Pliego de condiciones, el Gobierno entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos. La Compañía tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus depedencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y arribo, casas

de guarda y vigilantes y oficinas de percepción; tendrá, igualmente, obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio."

¿Qué tendrá que darle el Estado? "El Gobierno tendrá el derecho de adquirir la propiedad del camino al fin de cada período de cinco años; pero estos períodos no principiarán a correr hasta pasados... años después de hecha la concesión.

"Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término medio será el importe de la anualidad que se pagará a la Compañía en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

"Si este término medio fuese mayor de ... por 100, se fijará la anualidad como si fuese el ... por 100; si es menor y la Compañía cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar, se haga a juicio de peritos, pero en ningún caso podrá bajar del término medio."

De manera, señores Diputados, que, por nuestra ley, abonando a las Compañías durante el número de años en que tengan el derecho de continuar en el disfrute de sus concesiones, una anualidad equivalente al producto promedio del último quinquenio, se adquiere íntegramente y sin ninguna responsabilidad el ferrocarril, y la Compañía tiene como único activo la anualidad; todas las responsabilidades, todas las liquidaciones del pasado, todo lo que haya ocurrido en la vida de la Compañía ferroviaria, queda a cargo de la Compañía.

Y se da el caso, señores Diputados, de que, por hechos de todos conocidos, el último quinquenio ha sido un desastre tal para las Compañías, que el querer imponerlo el Estado sería—lo he proclamado siempre—una expoliación. Pero esta da al Estado un arma formidable. Es evidente que, a virtud de las concesiones otorgadas al amparo de alguna legislación española, las Compañías pueden pedir valoraciones, pueden solicitar indemnizaciones especiales por las vías libres y perpetuas, pueden considerar que deben eliminarse de la aportación al Estado determinadas pertenencias de las mismas; pero en el momento actual, armonizando el precepto de la ley con la realidad en que actuamos, el Estado puede, mostrándose generoso, allanar todos los

obstáculos. Le basta con ampliar la cifra de años para formar el promedio o suprimir alguno de los años de desastre, como está previsto en la legislación francesa. ¿A cambio de qué? A cambio de que las Compañías acepten las renuncias, que el Estado exija para que la aplicación del rescate no pueda implicar dificultad alguna, para que todas las pertenencias del activo entren dentro del rescate, para que ninguna línea pueda ser objeto de disputa ni de contienda entre la Compañía y el Estado. Entonces, en acto de equidad y de generosidad, no en acto de violencia, como el que aquí se propone, puede realizarse el rescate de los ferrocarriles.

Pues esto se abandona, a esto se renuncia; esta facultad, que vale para España centenares de millones, la tiramos por la ventana y queda derogada, si aprobamos este proyecto de ley, para tener que ir al rescate comprando las acciones.

¿Ha pensado el señor Ministro de Fomento en lo que significa prácticamente la aplicación del rescate por el camino que nos señala el proyecto? Vamos a verlo, y vamos a dividir las Compañías en buenas y malas, Compañías que viven en régimen normal y Compañías que viven en régimen de convenio a consecuencia de una situación grave que han alcanzado.

Vamos a comprar y a expropiar las acciones del Norte y Alicante. Supongo que no será el criterio del señor Ministro de Fomento que, expropiadas estas acciones, propietario de todas las acciones el Estado, continúen las Compañías y el Estado se divierta en mantener Compañías en la estructura que hoy tienen, nombrando consejeros y complicando así su administración. Evidentemente, este no es el criterio del Gobierno; de suerte que, dueño de todas las acciones, liquidará todas las Compañías, que quedará dueño de las líneas. Estas líneas las puede adquirir directamente el Estado sin dificultad alguna. Para adquirirlas por medio de una liquidación de las Compañías, ¿qué es necesario hacer? Su señoría, que es letrado eminente, lo sabe: estas Compañías, de las cuales el único accionista será el Estado, al liquidar es preciso que paguen todas sus deudas. Deuda principal: sus obligaciones; tendrán que amortizar entonces sus obligaciones, obligaciones que están todas por debajo de la par y que se amortizarán a la par. Característica de estas dos Compañías es tener paquetes for-

midables de obligaciones al 3 por 100, cuya cotización dista muchísimo de la par. Fulminantemente, por medio del proyecto de ley de su señoría, el Estado tiene que pagar a los portadores de estas obligaciones el precio de la par. Y obligaciones que hoy cobran el 3, el 4 o el 4 1/2 por 100, que a ese tipo han sido emitidas la mayor parte de las obligaciones de las Compañías de ferrocarriles, serán, fulminantemente, amortizadas a la par con dinero que les proporcionará el Estado con la emisión de Deuda que tendrá que hacer, hoy nos parece que al 6 por 100; pero yo os digo, señores Diputados, que, si se sigue el camino de apelación al crédito público en las proporciones fantásticas que se nos proponen, no será ni al 7 ni al 8 por 100. (*Rumores.*)

Y en cuanto a las Compañías averiadas, a las que viven en régimen de convenio, yo invito al señor Ministro de Fomento, invito a los señores Diputados a que piensen en el desastre inmenso que caería sobre el Estado el día en que fuese propietario de todas esas acciones, propietario de las Compañías, y tuviese que entendérselas con todos los obligacionistas para liquidar todas las obligaciones.

No; no hay derecho a endosar al Estado toda la historia negra de algunas Compañías españolas; al Estado le interesa tener las líneas, y puede tenerlas por el camino de la ley, en condiciones muy ventajosas, que le permitan usar de generosidades que obvien dificultades, y que sean un estímulo para que el capital español tenga confianza en la acción protectora del Estado y acuda confiado al fomento de la vida nacional. El Estado no tiene interés en hacer eso que se nos propone; para él es una ruina, una inútil perturbación, pasar por ese trámite de la compra de las acciones para obtener, después de enormes dispendios, lo que puede alcanzar sin ellos.

Se le ha olvidado al señor Ministro de Fomento que en España hay, no una, sino varias Compañías ferroviarias que en su activo, además de ferrocarriles, tienen minas, tranvías y otros negocios. ¿Cómo se aplica a ellas el rescate, si la base es la acción, para estas Compañías? ¿Cómo se determina la capitalización de esas acciones en relación con los negocios varios de estas Compañías? Por el camino que nos marca la ley actual, el Estado se queda con las líneas

y la Compañía explota el resto; por el camino que nos marca el proyecto que discutimos, el Estado o ha de quedarse con todo lo que no le interesa, o no puede quedarse con lo que le interesa.

Siendo temporal la concesión, las Compañías han de constituir reservas que reintegren el capital acciones al caducar aquélla

Pero es más: como he dicho antes, una concesión de ferrocarril es un derecho al disfrute temporal. El valor de la acción va disminuyendo a medida que se acerca el plazo de expiración de la concesión. En estos últimos momentos la acción no vale nada. Pues bien; en estos últimos momentos nos propone el proyecto que se compre la acción por la integridad de su valor, cuando su valor se acerca a cero. Por esto, en las Compañías de ferrocarriles, como en todas las Compañías que disfrutan una concesión limitada, se hace cada año una reserva de amortización (reserva de amortización que suprime el proyecto), y esta reserva de amortización va creciendo a medida que los años que quedan a la acción para cobrar dividendos van disminuyendo; y en buen régimen, en buena administración, al llegar al final de la concesión, cuando el activo línea no tuviese para las Compañías valor alguno, porque habría de pasar al Estado, habría un activo dinero, un activo reserva, que cubriría íntegramente el capital de las acciones.

En el proyecto se consigna una formidable autorización: una autorización al Gobierno para que él construya por su cuenta todos los ferrocarriles secundarios, complementarios y estratégicos que están proyectados en España, y los que quiera y determine. Yo no creo, señores Diputados, que en ningún Parlamento, no digo se haya otorgado, que en ningún Parlamento se haya pedido una autorización semejante. Esta autorización, señor Ministro de Fomento, no debía pedirla su señoría, por respeto a las Cortes.

Los ferrocarriles secundarios

Ferrocarriles secundarios. Los que hemos pasado por el Ministerio de Fomento sabemos cómo se hizo el plan de ferrocarriles secundarios, y la realidad ha demostrado, en todos los años de no consrucción de tales ferrocarriles, el acierto que presidió a la elaboración del plan. Pero sabemos también que, después de introducir en la red de secundarios, para complacer a electores, a distritos, a comarcas y a quien fuere, líneas absolutamente absurdas, aún quedaron algunos descontentos, y se inventaron los complementarios. Finalmente, se inventó una categoría de ferrocarriles que no existe en el mundo. Son ferrocarriles absolutamente irracionales e inmensamente caros, que aquí, para bautizarlos, se les bautizó con el nombre de ferrocarriles estratégicos..., quizá porque son un ataque a fondo contra las arcas del Tesoro. En ningún país existe este nombre. Se sabe en todos los países que todos los ferrocarriles son estratégicos, y que los más estratégicos son las grandes líneas de transportes y de abastecimiento, de ciudad a ciudad, del centro a la periferia.

Toda esta monstruosidad se pretende que el Parlamento la vote en blanco. Y digo yo, señor Ministro de Fomento: y los miles de pueblos que no tuvieron la fortuna de tener un padrino para inventarles un ferrocarril secundario o estratégico que los atravesara, ¿no tendrán el mismo derecho que todos los demás a pedir también su ferrocarril? ¿No comprende su señoría que vamos con eso al camino de la locura? ¿No comprende su señoría que lo que ha pasado con las carreteras, con los planes fantásticos de carreteras que se empezaron a millares para no terminar ninguna, va a pasar con los ferrocarriles secundarios?

Pero, además, ¿no ha pensado el señor Ministro de Fomento que un ferrocarril es una cosa distinta de una carretera? La carretera queda afirmada y se da a la circulación, y el Estado no tiene que preocuparse más que de conservarla; pero el ferrocarril, una vez terminado, ofrece el momento formidable de la explotación. Y no es de hoy, es de siempre, que yo veo en el Sr. Cierva un olvido completo de que el problema de los ferrocarriles no es el de construirlos, sino el de explotarlos.

Yo pregunto a su señoría: ¿Quiénes explotarán los ferrocarriles secundarios? ¿Las Compañías? No; las Compañías no aceptarán cargar con una explotación desastrosa. Tendrá que explotarlas el Estado; y al Estado, al cual el señor Ministro de Fomento no quiere darle la explotación de los ferrocarriles que están organizados, y que dan rendimientos, le concede el regalo de cuidarse, después de haber construído todos los ferrocarriles absurdos, de explotar todos estos ferrocarriles.

Yo le digo a su señoría: Señor Cierva, que por este camino no puede darse cuenta su señoría de la magnitud del desastre a que llevaría a España, y a nuestra Hacienda, porque los déficits de ferrocarriles, cuando la línea de conducta que se toma es tan absurda, no se cifran por decenas, ni por centenares, los ciframos por millares de millones.

Otra prueba de la falta de preparación en este proyecto, señor Ministro de Fomento, ha sido la siguiente: El Estado, el Gobierno, nos presenta este proyecto de ley de ferrocarriles y se olvida de una cosa: ¿Sabéis cuál es? Se olvida de que él tiene ya ferrocarriles, y los ferrocarriles del Estado no entran en el régimen de consorcio, y no nos explica cómo vivirán los ferrocarriles del Estado, que no son una friolera. Centenares de millones tenemos invertidos en la construcción de los transpirenaicos; no pocos millones en los demás ferrocarriles que tienen construcción y explotación del Estado. ¿Quién va a explotarlos? ¿Las Compañías que entran en consorcio con el Estado? No; éstas no aceptarán, porque saben que son ruinosos. ¿Cree su señoría que aceptarían los transpirenaicos, aceptando como valor de aportación al consorcio el coste de estos ferrocarriles? Yo le digo a su señoría que si esto se hiciera, pagaría la tarifa con otro tirón enorme, con otra alza considerable. Yo no sé si en esto habrá consideraciones de orden internacional, o grandes previsiones de tráficos futuros; pero sí existirán gravísimos errores técnicos y financieros.

Y como tengo que hablar de obras públicas, y como, de proseguir la discusión del proyecto, podremos extensamente deliberar aún sobre las propuestas del señor Ministro de Fomento sobre ferrocarriles, voy a terminar esta parte de mi discurso preguntándole al señor Ministro de Fomento si quiere decir a la Cámara cuál es el temor, cuál es la

preocupación que le impide a su señoría seguir el camino trillado, que ha seguido la generalidad de los demás países del mundo, de ir al rescate. ¿Quiere decirme su señoría qué inconveniente ve en el rescate, iniciado por rescates de grandes líneas, para seguir paulatinamente la extensión del rescate? ¿Quiere decirme qué inconvenientes ve en ello que no se produzcan agravados en el sistema que nos propone, siendo notorias las ventajas que con el rescate se obtendrían, tanto de orden financiero como de organización del servicio, en el momento en que el Estado español pudiese dar una estructura orgánica a sus grandes redes ferroviarias? Yo tengo la seguridad, señor Ministro de Fomento, de que, si su señoría lo medita, si su señoría examina lo que es el rescate, y lo pone en parangón con lo que nos propone, verá que cuantas ventajas piense su señoría alcanzar se las da el rescate centuplicadas, y todos los inconvenientes que el rescate puede presentar se presentan en su sistema multiplicados.

Los vastos planes de obras públicas. Opinión del profesor Colson

Y voy a entrar—no os asustéis, que no le daré la extensión que he debido dar al examen del proyecto en la parte relativa a los ferrocarriles—a examinar brevísimamente el proyecto de obras públicas de su señoría.

Obras públicas. ¿Quién no está conforme en España con que se construyan obras públicas? ¿Qué Ministro de Fomento que haya pasado unos meses en el Ministerio no ha tenido su pensamiento para la construcción de obras públicas en España? Es voluntad de todos, es aspiración unánime del país, no podemos dividirnos respecto de la finalidad; podemos dividirnos sólo respecto al procedimiento para que en España se construyan lo más rápidamente posible, con el menor coste y la máxima eficacia, las obras públicas. Es este el problema que hemos de examinar, pero de todos modos he de llamar la atención del señor Ministro de Fomento y de los señores Diputados respecto de algo que flota en el ambiente y que es un tremendo error: que es creer que las obras públicas bien o mal estudiadas, bien o mal repartidas, siempre son un beneficio para el país, y que aunque se tire el dinero

en obras públicas se hace un bien al país. Es un profundo error, del cual se han cosechado terribles desengaños. Yo voy a leerle a su señoría unas frases de una autoridad, que lo será para su señoría como lo es para mí, de Colson. Colson dice lo siguiente:

"Los vastos programas de Obras públicas han sido casi siempre tan nefastos como populares; debiendo necesariamente satisfacer a todas las regiones, cuando no a todos los distritos, llevan consigo, además de obras útiles—y a veces con preferencia a éstas—, una multitud de proyectos de los que lo menos que puede decirse es que están desprovistos de todo interés. Imprimen a la industria una impulsión ficticia, bien pronto seguida de paralización inevitable, cuando las obras emprendidas agotan los medios de que se dispone; la crisis más grave que ha atravesado la industria francesa ha sido la de 1883-86, consecutiva al desarrollo desmesurado de las obras públicas incluídas en el proyecto de 1879. En ninguna época se desconfiará demasiado de semejantes proyectos."

De manera que en obras públicas es tremendo error creer que sin discernimiento, sin contar con las necesidades del país, sin aquilatar las obras, puede tirarse el dinero con la seguridad de que lo que se siembra siempre asegure una buena recolección. En España hemos gastado bastante dinero en obras públicas, no todo lo que debíamos gastar, pero muchísimo más de lo que hubiera sido necesario para obtener la eficacia que hemos alcanzado. ¿Por qué?

Porque el criterio de obras públicas ha sido el de complacer al mayor número de Diputados, comenzando muchas obras públicas, y luego, para atenerse a la realidad del presupuesto, darles consignaciones escasísimas. Consecuencias: cantidad fantástica de obras empezadas, cantidad escasa de obras terminadas; intereses formidables de capitales enormes invertidos en obras públicas que no han empezado a rendir la utilidad que era de esperar. Y en todo programa de obras públicas, lo de menos, señores Diputados, son las cifras; lo importante son las garantías de que las cantidades que se gasten, que no serán las que digamos nosotros, que serán las que la potencia económica permita, van a emplearse debidamente, para que se obtenga con ellas la máxima eficacia.

De manera, señores Diputados, que en un programa de obras pú-

blicas, lo primero que puede suprimirse es lo único que figura en el proyecto que nos presenta el señor Ministro de Fomento, que es la relación de cifras. En el proyecto del Ministro de Fomento no hay más que una relación de cifras: tantos centenares de millones para carreteras, tantos centenares de millones para puertos, tantos centenares de millones para obras públicas. ¡Qué obsesión tiene el señor Ministro de Fomento a barajar centenares de millones! ¡Si esto no conduce a nada práctico! En España se invertirán en obras públicas lo que se puede invertir, lo que la potencialidad económica, financiera y constructiva del país consienta.

Lo que hemos de establecer es la norma necesaria para que este dinero empleado en obras públicas alcance la máxima eficiencia. Yo presenté en obras públicas un proyecto considerablemente modesto y no quise dominar el porvenir. ¿Qué podía saber yo, qué puede saber el señor Ministro de Fomento, de las cantidades que deberán gastarse en carreteras dentro de veinticinco años; las cantidades que tendrán que gastarse en puertos dentro de treinta años; si las obras de puertos dentro de cuatro o cinco años podrán modificarse; si se modifica el calado de los buques, o el procedimiento que se emplea en su combustible podrá modificarse sustancialmente? ¿Cómo fijar en el proyecto de carreteras el sistema de su firme, la extensión de éstas, el ancho de las mismas, si vemos que la extensión del uso de los caminos está transformando el uso de nuestras carreteras?

¿Cómo podemos tener esas visiones del porvenir, cómo podemos dominar el mañana, si aun nuestros proyectos no están de acuerdo con el hoy, sino que están formados en virtud de la visión de un ayer que ha sido también profundamente modificado?

Lo único serio, señores Diputados, en obras públicas, es tomar una serie de garantías que eviten que el presupuesto de obras públicas sea el botín de todas las concupiscencias políticas; que sea una garantía de que en la elección de las obras y en la prelación rigurosísima para su ejecución se tendrán en cuenta únicamente dos factores: primero, el mayor interés público, determinado por bases que fije el Parlamento, y segundo, los concursos sociales que se aporten al Estado en la realización de esas obras.

Porque en la realización de las obras públicas, además de una

finalidad económica, tiene el Estado que desempeñar y ejercitar una finalidad ciudadana. El repartir las obras públicas a capricho, siguiendo las influencias políticas, es producir en el país una perturbación moral, que causa un estrago inmensamente superior al beneficio material que las obras públicas puedan producir; es decirle al ciudadano español que puede creer en la Providencia-Estado, y que esta Providencia está en contacto con los humanos por medio de los Diputados y de los Senadores; mientras que si saben los pueblos que la prelación para las obras públicas depende, en buena parte, de sí mismos, y que tendrán carreteras si contribuyen a ellas, entonces el pueblo español comprenderá más lo que es el Estado, y no tendrá fe ciega en una Providencia a quien adora, o en un sér ciego a quien engaña, sino que verá en él algo consustancial con su propia vida y con sus intereses.

En obras públicas no puede ni debe hacerse nada más: unas normas para la prelación y unos créditos determinados por la potencia económica del país.

Pedía ayer el Sr. Gasset que, junto con las normas por él solicitadas, se presentaran unos planes, unos proyectos. Yo, Sr. Gasset, no los pido. Las normas son garantía para evitar las polacadas futuras; la aprobación de los planes que existen en el Ministerio de Fomento sería la consagración de todas las polacadas pasadas.

Lo que no puede ser, señores Diputados, lo que está produciendo un gravísimo estrago alrededor de ese proyecto, es sembrar en el país ilusiones irrealizables, es engañar al país. Dentro de la vaguedad de esas consignaciones, cada pueblo de España ve la satisfacción de sus deseos, y aun de sus delirios.

Se dice que eso levanta entusiasmos. Como levantan entusiasmos todas las propagandas de cosas irrealizables; pero precisamente esa facilidad con que los pueblos se entusiasman con lo que no conocen impone a los gobernantes, impone a los hombres políticos que tengan conciencia de su responsabilidad, grandísimos deberes. Como no hay derecho a engañar a los niños, no hay derecho a engañar a los pueblos; no hay derecho a sembrar ilusiones que no pueden realizarse y que se liquidan luego con terribles convulsiones. (*Muy bien, muy bien.*)

Ayer explicaba el Sr. Gasset la forma cómo se había dado las ci-

fras para las obras públicas. Lo negó el señor Ministro de Fomento. Yo digo a su señoría, señor Ministro de Fomento, que lo que dijo el Sr. Gasset es exacto, exactísimo. Concepción financiera de su señoría en Obras públicas: la cantidad que hay en el presupuesto para gastar en un año en una clase de obras públicas, convertirla en servicio de interés y amortización de un empréstito; buscar el capital que esta suma pueda cubrir en interés y amortización, y este es el importe de las obras públicas que deban realizarse.

Así se forjaron las cifras del proyecto. Luego, con esa fe que tiene su señoría en los planes elaborados en el Ministerio de Fomento (yo he pasado por allí, he estudiado esos planes, y no tengo la fe de su señoría), vió que sumaban cifras superiores a las que había alcanzado la operación indicada ayer por el Sr. Gasset, y aumentó la cantidad. Y de que esto ha sucedido así queda un rastro indeleble.

En el artículo 2.º, párrafo 1.º del proyecto, se decía: "Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, en anualidad, con destino al pago de interés y amortización en su caso, de renta perpetua o amortizable, que podrá admitir para los siguientes servicios."

De modo que se pide que se le autorice para aplicar la anualidad con destino al pago de intereses y amortización de deuda. Pero como en el dictamen se han ampliado las cifras, tiene entonces el temor de que la anualidad sea insuficiente, y por eso este primer párrafo del artículo 2.º dice: "Se autoriza al Gobierno para convertir los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento que al final de este artículo se expresan, *con los aumentos* que en cada caso resulten indispensables."

De suerte que, al ser aumentada la cifra global del importe de las obras se prevé, para atender a dicho aumento, una ampliación de la consignación que figura en el presupuesto.

Pero, señor Ministro de Fomento, esta fórmula tampoco es posible que la haya redactado el Sr. Illana, porque esta fórmula es el mayor de los absurdos de orden financiero. Abrigar temor de que no tendrá su señoría bastante en este año con los créditos del Presupuesto para que, convertidos en anualidad de un servicio de interés

y amortización de deuda, ésta no le proporcione los más necesarios para las obras que pueda realizar en un año, ¿no ve su señoría que es un absurdo? ¿No ve su señoría que para poder gastar el crédito, convertido en anualidad, sería preciso que hoy se emitiese íntegramente toda la deuda de esos miles de millones? ¿Es que también pretende su señoría, como en los ferrocarriles, que antes de ejecutar todo el plan de obras públicas se haya emitido la deuda y estén guardados en la caja los billetes del Banco? Esta fórmula no puede haberla redactado el Sr. Illana, porque de haberla redactado hubiese dicho "la parte de la consignación necesaria" no la de la anualidad, y mucho menos hubiese previsto su ampliación.

Y voy brevísimamente a examinar el aspecto financiero.

Aspecto financiero del plan de obras públicas

Aspecto financiero del proyecto. Es evidente, señores Diputados, que la realización del plan, más que de lo que acordemos nosotros, depende, principalísimamente, de los recursos con que cuente el Estado para poderle realizar. Las cifras que aquí damos serán todas rectificadas por nuevos estudios, por nuevas necesidades. Yo creo, señor Ministro de Fomento, que ha sido una grave imprudencia, por parte de su señoría, lanzar esas cifras fantásticas de miles de millones; una gravísima imprudencia, porque al lanzarlas no se consigue nada más que causar en los centros financieros del país una hondísima preocupación y una gravísima alarma.

Durante la guerra se han acostumbrado los pueblos a hablar de miles de millones con grandísima facilidad, y de ahí el estrago y de ahí la situación del mundo, y en todos los países sensatos, que comprenden que hay que cambiar de vía y hacer marcha atrás, se proclama, como por un orador de los de más prestigio del Parlamento francés, que el restablecimiento del equilibrio del presupuesto y la normalidad financiera de Francia, no reaparecerían hasta el momento to en que todos saludaran con respeto al "milliard". Y hay que saludarle con respeto, y no pronunciarle, como el nombre de Dios, en vano.

Hablemos, señores Diputados, no de la fantasía, no del porvenir

incierto, hablemos de la realidad presente. Y, en realidad, lo que se nos pide, es una emisión de deuda, de un promedio de unos 500 millones de pesetas al año, para la realización de ferrocarriles y de obras públicas, que implicarán para el Presupuesto un gravamen de unos 30 millones de pesetas al año.

¿Es que el ahorro nacional puede dar esos 500 millones de pesetas al año? ¿Es que el presupuesto español puede admitir esa nueva carga indefinida de 30 millones de pesetas al año? Yo le digo a su señoría y al Parlamento que sí, con una condición: encontrará el Estado español en el ahorro 500 millones de pesetas al año, si para salvar el déficit en el presupuesto no le pide 800 ó 1.000 millones de pesetas al año, y yo le digo a su señoría que mientras le pida 800 ó 1.000 millones de pesetas al año no encontrará esos otros 500 millones de pesetas. Y le digo que el presupuesto resistirá un aumento de 30 millones de pesetas cada año para las atenciones de ferrocarriles y obras públicas, si no viene aparejado con aumentos fantásticos que vengan a acentuar su déficit por no normalizarse la situación financiera. Yo, Sr. Cierva, no soy de aquellas plañideras del déficit a que se refería su señoría en su discurso de Zaragoza; yo no tengo el espíritu apocado, para que me espanten los grandes gastos; no. Yo creo que en determinados momentos hay que afrontar valientemente el déficit; pero yo digo a su señoría que asentar la Hacienda de un país sobre un régimen de déficit indefinido, no es sólo el desastre de la Hacienda pública; es, además, el desastre de la economía nacional. Yo le digo a su señoría que en el momento en que se marca la línea que señalan sus proyectos, es preciso que la línea del presupuesto no sea una línea convergente que nos lleve a la nivelación; que podremos tardar uno, dos, tres, cuatro años, pero que hemos de tender a ella desde el primer momento; y si no lo hacemos, la aprobación de sus proyectos no daría lugar ni a la construcción de una carretera ni a la mejora de un ferrocarril, pero sí a provocar un desastre financiero en España, por dos razones. Esto que he leído (no estaba yo presente) que dijo un individuo dignísimo de la Comisión respecto a la rotación del dinero, que, por quedar en España, por más que se gaste, es como si no se gastara nada, esto, señor Ministro, no puede decirse en serio. El dinero no es riqueza: es una expresión, es un signo convencional de la riqueza; la

riqueza verdad no es más que el trabajo acumulado; un país no crea otra riqueza que la diferencia entre lo que produce y lo que consume, y esto no es indefinido.

Yo le digo a su señoría que si al ahorro español le pide el Estado 1.500 millones anuales, 1.000 a que nos acercamos con el déficit actual del presupuesto, y 500 por los proyectos de su señoría, y los infinitos que traerían consigo los proyectos de su señoría si se aprobase la fórmula actual (únicamente los secundarios traerían más desastres que aquellos famosos decretos de las plantillas militares y de las plantillas de Hacienda), vamos al caos, señor Ministro de Hacienda. Y vamos al caos por dos motivos. Es el primero el descrédito de los títulos de renta del Estado español en el interior y la depreciación formidable de la moneda en el exterior. Yo recuerdo que cuando se discutían las consecuencias en el presupuesto del decreto sobre las plantillas de Hacienda de su señoría, yo di una cifra, y el Sr. Bugallal, Ministro de Hacienda, consideró que yo me burlaba de él, y me dijo que era infinitamente menor. Luego la realidad demostró que la cifra que yo había dado era inferior a la realidad. Pues bien: recordando aquella predicción, yo le digo a su señoría que si el Estado español emprende la realización de los proyectos de su señoría sin disminuir el déficit de sus Presupuestos, y pide durante cinco años 1.500 millones al ahorro público y el ahorro público se los da, el cambio de la peseta estará por debajo de lo que está el cambio del marco en la actualidad.

No olvide su señoría, señor Ministro, que no puede tratarse con demasiada familiaridad a los signos de nuestra Deuda pública. Es una cosa muy delicada; no puede tenerse con ella la franqueza que se tiene con la mujer propia (*Rumores*); tiene una cotización artificial, absolutamente artificial, por las cantidades enormes de Deuda pública que están inmovilizadas, que no están en circulación; pero si se lanza al mercado la cantidad formidable que aquí se anuncia, va a producirse en nuestra Deuda una baja enorme, señor Ministro de Fomento, porque de momento se buscará el interés corriente, que es superior al de nuestra Deuda y después, con el exceso de oferta sobre demanda, se provocará una baja mayor. Pero además, señor Ministro de Fomento, hay otra consideración: no puede pedírsele al país mas que la can-

tidad que ahorre; un país no puede dar cada año mas que la diferencia entre el valor de lo que ha producido y lo que ha consumido durante el año, y si el Estado le pide todo, y si el Estado pide más que eso, ¿qué queda para la iniciativa privada, señor Ministro de Fomento? ¿Qué queda para las minas? ¿Qué queda para los saltos de agua? ¿Qué queda para la intensificación de nuestra agricultura? Yo os diré, señores Diputados, lo que ocurrirá desde el momento en que el Estado absorbiera íntegramente todas las disponibilidades del ahorro español: que en España no se encontraría dinero para ninguna empresa industrial; que los extranjeros vendrían a explotar todas nuestras riquezas, que España sería un país económicamente intervenido, y que, a pesar de todas las medidas, las fantásticas medidas de nacionalización de su señoría (que, con ardor de neófito, está comprometiendo la misma causa que pretende defender), lo que ocurriría, señor Ministro de Fomento, sería que todos los ferrocarriles, que todas las obras públicas, servirían para facilitar el desarrollo de los negocios que los extranjeros establecieron en España, y nada más.

Y voy, señores Diputados, al final de mi discurso, ofreciendo al Gobierno y ofreciendo a todos una solución. Yo creo, señores Diputados, lo he dicho al principio de mi discurso, que no puede demorarse más la solución de estos problemas, que no podemos impedirlo las oposiciones, que no ha de impedirlo, no tiene derecho a impedirlo, la terquedad del Gobierno, ni el amor propio del señor Ministro de Fomento. Creo que hemos de dar todos un alto ejemplo de patriotismo. Yo digo a las minorías que si cerramos todo camino de solución, si ve el país, si vemos todos que se impide la solución de esos problemas con miras partidistas, con el propósito de impedir que tenga la gloria el Sr. Cierva o quien le sustituya en el banco azul y con la esperanza de realizarlo mañana desde el Poder, vamos por el camino del definitivo descrédito. Los que impidan realizarlo hoy con miras de partido no tendrán autoridad para pedir mañana respeto para su intento. *(Muy bien, muy bien, en la mayoría.)* Y seguiremos en esta lucha, en este "match" de ineficacia, en la cual todos somos vencidos ante el tribunal inexorable de la opinión pública.

Creo, señores Diputados, que todos podemos llegar a la coincidencia sobre dos puntos; primero, que es indispensable resolver estos pro-

blemas; segundo, que no es fórmula adecuada para su solución la que ha dado el señor Ministro de Fomento. Yo invito al señor Ministro de Fomento e invito a las representaciones de todas las fuerzas políticas a que digamos todos claramente, en este debate de totalidad, cuál es la fórmula que presentamos para la solución del problema de ferrocarriles y para la solución del problema de obras públicas; que contraigamos todos, ante el Parlamento y ante el país, el compromiso de apoyar, de asociarnos a la fórmula que dé lugar o que produzca el mayor número posible de coincidencias parlamentarias; y que, terminada la discusión de totalidad y recogiendo esas convergencias parlamentarias, aproveche el señor Ministro de Fomento el verano para preparar seriamente unos proyectos que sigan los directivos indicados por las máximas convergencias parlamentarias.

Yo le digo a su señoría que no conozco fuera de España hombre de capacidad tal que, ni aun en aquellos países en que el Poder público tiene órganos de información que no tiene en España, en dos, en tres meses pueda articular debidamente proyectos de esa magnitud. Yo no sería capaz de hacerlo; proyectos mucho más modestos, disponiendo de auxiliares insuperables, ocuparon siete meses de mi actividad; pero tengo tal fe en la capacidad de trabajo y de organización de su señoría, que creo que puede su señoría, recogidas las grandes convergencias parlamentarias, rodeándose de los elementos que su señoría estime más útiles, realizar en dos o tres meses una obra que nadie habrá realizado en tan poco tiempo. Pero creo que es preciso que todas las oposiciones, que todos los hombres que tengamos una responsabilidad, expongamos claramente cuáles son las soluciones que nosotros ofrecemos al país ante esos problemas que no pueden aplazarse indefinidamente, y que el Parlamento entienda que la solución no ha de ser obra de uno, que ha de ser obra de todos.

Mi criterio respecto a los dos puntos está clarísimamente expresado; no lo he improvisado hoy; lo tengo consignado mil veces. En ferrocarriles, yo admito un período transitorio, no de treinta años, ni de diez, ni de cinco: un período quizá de uno, dos o tres años, en que, en un régimen de convención, se resuelvan los problemas más apremiantes y se prepare el rescate, no de acciones, sino de las líneas, empezando inmediatamente la preparación del rescate de las gran-

des Compañías ferroviarias. En cuanto a obras públicas, siendo Ministro presenté unas normas a deliberación del Parlamento. Yo me asociaré y daré mi voto a todas las normas que se acuerden, que establezcan para la prelación en la ejecución de las obras públicas, primero, el máximo interés del país; segundo, la máxima colaboración ciudadana para la realización de esas obras.

Y nada más, señores Diputados. (*Muy bien, muy bien.*)

Discurso del día 16 de junio de 1921

La fijación de la anualidad de rescate

El Sr. CAMBO: Este punto, señor Ministro de Fomento, era, naturalmente, objeto de mis mayores preocupaciones; deliberé muchísimas horas sobre esto. Porque mi proyecto de rescate no fué una improvisación. La redacción que presenté al Consejo de Ministros era la décima de las redacciones que yo daba a este proyecto; lo recordará el que era ilustre Presidente del Consejo de Ministros, don Antonio Maura, que conoció desde los comienzos de mi sistema, la evolución de toda la obra. Al fijar la fecha, los años que debían tenerse en cuenta, pensé en dos consideraciones: primera, el texto de la ley; segunda, la equidad. Y encontré una fórmula para armonizarlas.

La aplicación estricta del rescate puede, evidentemente, dar lugar a graves dificultades: por un derecho que se concede a las Compañías, en la misma cláusula que autoriza al recate anticipado, de exigir una valoración si no están conformes con el resultado del quinquenio; por no existir líneas libres; por haber dudas respecto a cosas que vienen comprendidas en el rescate; y me pareció encontrar una base de equidad absoluta, redactando este punto fundamental en los términos siguientes: "Para determinar la anualidad a que se refieren las legislaciones de 1844 y 1855-56 que deberá pagar el Estado a las Compañías en cada uno de los años que falten para expirar la concesión, se tomarán en consideración los productos netos de la explotación del ferrocarril en los años 1913, 1914, 1915, 1916 y 1917 (último quinquenio; se elaboró el proyecto en el verano de 1918), en la forma y condiciones que determinan los artículos 34 y 31 de

los pliegos de condiciones generales de las legislaciones de 1844 y 1855-56, respectivamente. No obstante (y aquí viene la fórmula de equidad que resuelve todas las dificultades que tanto han preocupado a su señoría) lo dispuesto en las leyes de 1844 y 1855-56, al fijar la anualidad para el rescate de las concesiones se prescindiría, al determinar los productos del último quinquenio, del año en que dichos productos netos hayan sido menores, y la anualidad se fijará teniendo en cuenta el promedio de productos de los cuatro años restantes en el caso en que una Compañía, al serle notificado el acuerdo de rescate, acepte para el mismo las condiciones siguientes: 1.ª Que someta todas las concesiones que explote a los preceptos de las legislaciones de 1844 y 1855-56, aun cuando algunas de ellas están otorgadas con arreglo a régimen distinto; 2.ª Que renuncie al derecho que conceden los pliegos de condiciones de 1844 y 1856 a reclamar que la apreciación de la anualidad a pagar se haga a juicio de peritos."

Y luego, estimando que el Estado no debía aceptar como artículo de fe el producto neto resultante de los balances de las Compañías, establecía lo siguientes: "Se entenderá como producto neto la diferencia entre los productos brutos de la explotación y los gastos de todo género que la explotación ocasione. Entre los gastos de explotación se incluirán los de conservación y reparación de las vías, edificios y material fijo y móvil, los que ocasione la renovación ordinaria del material fijo y el importe de la sustitución del material móvil que haya debido retirarse del servicio por inútil. Toda duda respecto de si determinados ingresos o gastos de las Compañías han de computarse para determinar el producto neto, se resolverá con el criterio de que habrán de computarse como ingresos todos los que, en virtud de rescate, deberá percibir el Estado, y no deberán tomarse en cuenta los que después del rescate serán percibidos por los concesionarios o Compañías."

Esto entendí—y tuve gran satisfacción al ver que espíritu como el del Sr. Maura compartía mi criterio—que era el fiel de la balanza entre la justicia y la equidad.

Discurso del día 17 de de junio de 1921

El Sr. CAMBO: Señores Diputados, como después del elocuente discurso del señor Ministro de Fomento, defendiendo su proyecto y combatiendo mi impugnación, he de insistir en mis puntos de vista y he de mantener, y aun acentuar, mis censuras, me interesa, para que el debate se mantenga en aquel nivel de seriedad y de objetividad que es necesario frente a esos grandes problemas nacionales, descartar dos pequeños, levísimos incidentes, que pudiéramos llamar de carácter personal.

Es el primero, que el señor Ministro de Fomento se había ofendido por el epíteto de "neófito" que le dediqué en el curso de mi peroración. No estaba en mi propósito molestar a su señoría, ni me refería para nada, cuando pronuncié tal epíteto, al proyecto de ferrocarriles ni al proyecto de obras públicas, sino a otras medidas de carácter económico, en el sentido de ese nacionalismo económico radical que hoy patrocina su señoría, con el que su señoría, de buena fe, cree que sirve al fomento de la riqueza y de la economía nacionales, y que entiendo yo, siendo entusiasta partidario de esa dirección, que un exceso de celo de su señoría la está comprometiendo.

Se mostró también molesto el señor Ministro de Fomento, por una frase que publicaba *El Debate* y que, en realidad, estaba copiada literalmente del texto oficial de mi discurso. No creerá el señor Ministro de Fomento que yo tenga en ello otra intervención que la de haber pronunciado realmente la frase. Yo comprendo que la frase, tal como fué pronunciada, puede dar lugar a interpretaciones desagradables, que no estuvieron en mi propósito. Cuando yo pronuncié la frase "el Estado dará a la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante ocho veces su capital", no pudo estar en mi pensamiento—¿cómo había de estarlo?—, que el Estado había de dar por el proyecto de su señoría los millones para que los embolsaran los accionistas o ingresaran en la caja de la Compañía. Es evidente que a lo que me refería es a que, según el proyecto del señor Ministro de Fomento, y los cálculos de la Comisión, está previsto que el Estado aporte, para obras de la línea de Madrid a Zaragoza y a Alicante, hasta 2.000 millones de pesetas, cantidad que representa ocho veces su capital, y me

parecía mal a mí, y sigue pareciéndomelo, que el Estado se interese en un negocio por ocho veces el capital, sin ser antes el dueño absoluto del negocio. Pero conste, señor Ministro de Fomento, que no he tenido propósito alguno de agraviar a su señoría, y que no me he sentido agraviado porque otro periódico, muy afecto a su señoría, haya dicho, respecto a mí, cosa mucho más desagradable, cual es la siguiente que dice ayer el *A B C*: "Desde luego decían los Diputados ministeriales, que había verdadera confusión en las ideas expuestas por el Sr. Cambó, y también veían en ellas el deseo manifiesto de favorecer intereses particulares, enfrente de los intereses totales del país." Creo, señor Ministro de Fomento, que todos los Diputados, que todos los hombres públicos, hemos de esforzarnos, en interés de todos, en poner coto a esa corriente difamatoria que todo lo invade y que todo lo corroe, y que hemos de poner mucho cuidado, al expresar determinados conceptos, en no insistir demasiado en esa idea imbécil e insensata de que por antonomasia, sustancialmente, los intereses particulares y los intereses políticos son dos cosas antagónicas. Yo reconozco que es posible que alguna vez ocurra; pero el noventa y nueve por ciento de las veces, afortunadamente, son compatibles: como que los intereses generales del país y la prosperidad general del país, no son más que la suma de los intereses y de las prosperidades individuales. Y descartados estos levísimos incidentes, voy a entrar en el fondo de mi rectificación.

Me quejaba en mi discurso de la falta de documentación con que tenía que deliberar el Parlamento sobre problema tan trascendental, y expresaba yo mi sospecha de que la Comisión y el Ministro de Fomento tuvieran una documentación, una información completa que recataron al conocimiento de la Cámara; y le decía yo al señor Ministro de Fomento, que no tenía derecho a esa coquetería. En el discurso del señor Ministro de Fomento he podido yo convencerme de que mi sospecha era infundada. No nos da a nosotros una información completa, porque no la tiene su señoría.

Habla el señor Ministro de Fomento de que no puede haber datos más completos que los que constituyen los libros que se publicaron por mi iniciativa y que siguieron luego bajo mi dirección. Se equivoca el señor Ministro de Fomento: estos libros sirven para estudiar,

en conjunto, el problema ferroviario; están escritos, con una objetividad absoluta, que no se interrumpe hasta el último capítulo del último volumen, para poder preparar con ellos todas las soluciones; pero cada solución especial del problema ferroviario entraña problemas especiales que exigen estudios especiales. Y tanto es así, señor Ministro de Fomento, que cuando yo preparaba el proyecto de rescate, la documentación en que se apoyaba mi proyecto era cosa absolutamente separada de aquellos volúmenes; yo tenía redactado mi *rapport,* con una cantidad de anexos considerables, en que se estudiaban detalladísimamente todos los problemas que plantea el rescate, todos los motivos y cálculos previos que había dado lugar a mi convicción, y todas las consecuencias y todas las aplicaciones prácticas del rescate a todas y cada una de las Compañías a las que yo entendía debía aplicarse. Y lo mismo, exactamente lo mismo, señor Ministro de Fomento, debía hacerse para apoyar el proyecto que nos presenta su señoría. Cada una de las conclusiones del articulado de su proyecto, cada una de las bases, necesita antecedentes de hecho; cada una de las autorizaciones necesita cálculos de aplicación. Ni una cosa ni otra conocemos nosotros, no por falta de buena voluntad de sus señorías, sino porque también de ellos carecéis vosotros.

Nos explicó el señor Ministro de Fomento la gestación de su proyecto; y os llamo la atención a todos que este proyecto no es de "consorcio", sino que es de "consorcios", en plural; que lo que propone el señor Ministro de Fomento en su proyecto es que se establezcan tantos consorcios y tantas intervenciones de Estado como Compañías de ferrocarriles haya en España. Yo le digo a su señoría que la administración más perfecta del mundo se espantaría y retrocedería ante la eventualidad de 72 intervenciones de Estado en 72 servicios de ferrocarriles distintos.

La reforma ferroviaria de Limantour en Méjico

¿Cuál fué el espíritu del señor Ministro de Fomento, el origen, el germen de esta idea, de esta concreción de los consorcios como solución al problema ferroviario? Lo explicó con toda franqueza: la reforma de Limantour en Méjico.

Yo he de decirle, con todos los respetos, al señor Ministro de Fomento, que si creo que los españoles hemos de ser modestos, tampoco hemos de serlo tanto; y que para problemas de esa complejidad, la perfección de cuya resolución depende del grado de civilización de un país, España puede parangonarse con otros países, sin desdoro de Méjico, más avanzados en la perfección de sus servicios públicos. Y el señor Ministro de Fomento no ha querido mirar lo que han hecho todos los demás países del mundo: ha despreciado Francia, Italia, Alemania, Suiza, Bélgica, Inglaterra, Estados Unidos, Japón. Y su señoría, señor Ministro de Fomento, no se ha fijado en dos cosas capitales que debían inclinarse precisamente a no tomar como modelo la reforma de Limantour en Méjico.

Es la primera, que la solución de Méjico vino en virtud de consideraciones completamente distintas de las que plantea el problema ferroviario español. En Méjico no había facultad de rescate anticipado; en Méjico el problema era el siguiente: cuando Porfirio Díaz se rodeó del grupo de intelectuales vulgarmente conocido por "Los Científicos" y constituyó el Gobierno de los Científicos, se planteó, resueltamente, el problema nacional de independientizar Méjico de la tutela, de la intervención de los Estados Unidos. Porque los Estados Unidos tenían en Méjico los ferrocarriles, los petróleos, incipientes aún, y la deuda.

El plan era rescatar del dominio de los Estados Unidos estas tres manifestaciones de la vida económica mejicana, y comprendiendo los mejicanos que no eran bastantes fuertes para luchar solos con los Estados Unidos, buscaron alianzas exteriores. Para el petróleo, pusieron a los ingleses frente a los norteamericanos, a Pearson contra Rockefeller, y dieron a Pearson todas las facilidades en concesiones, en puertos, en peajes, y, efectivamente, han dejado de ser la mayor parte de los petróleos de Méjico americanos: son ingleses. Respecto a la deuda, se entendieron con franceses y belgas. Y respecto a los ferrocarriles, se encontraron con que la mayor parte pertenecían a tres Compañías dominadas por Norteamérica.

Y Limantour, con gran habilidad, amenazando y concediendo, llegó a una solución, en virtud de la cual se rescataron la mayoría de las acciones de dos de estas Compañías, y se constituyó una gran Com-

pañía en la que tenía mayoría el Estado; y el tercer grupo, los ferrocarriles de Harryman, no quisieron entrar y quedaron fuera. Pero respecto a aquellos dos grupos, esa Compañía nacional (no consorcio ni cosa que se le parezca) admitió el peso de la servidumbre de un Comité norteamericano que funciona en Nueva York, y al cual hay que someter todos los acuerdos importantes que tome la Compañía de los ferrocarriles de Méjico, en que tiene mayoría el Gobierno.

Señores Diputados: me parece que no es éste un ideal para España tampoco. Y además, señor Ministro de Fomento, no debe olvidar su señoría que lo de Méjico presenta dos inconvenientes, que debían apartar a su señoría de esa orientación: el primero, que esta reforma precedió—tan de cerca, que evidentemente tuvo enlace muy íntimo con él—al descrédito del régimen de Porfirio Díaz, a la caída de Porfirio Díaz y a la iniciación del período de anarquía que aun dura en Méjico. Y el segundo, que de todos los regímenes de ferrocarriles que se han establecido en el mundo, el único cuyos resultados no pueden apreciarse es el de Méjico; porque, al instaurarle, estalló la revolución y la guerra civil que perturba la vida de aquella nación. Yo no culparé al sistema ferroviario de Limantour de aquella anarquía; pero es una realidad que no puede negar su señoría que se trata de un régimen cuyos resultados no han podido apreciarse. Y disponiendo su señoría de la experiencia de tantísimos años de los países más avanzados de Europa, ¿cómo inspirarse en un sistema nacido de necesidades completamente distintas de las de España, respecto del cual puede decirse que precedió e influyó en una revolución y cuyos resultados no se pueden conocer?

No hay perjuicio para el Estado en que se emitan obligaciones a mayor plazo que el de concesión

Siguiendo en la gestación de su proyecto, nos expuso el señor Ministro de Fomento las peticiones que le habían formulado las grandes Compañías de ferrocarriles: aumento de tarifas, para que el Estado no tuviese que suplir el déficit; autorización para emitir obliga-

ciones a sesenta años, con el fin de evitar los anticipos para adquisición de material y emprender obras nuevas.

Permitidme un pequeño comentario a una afirmación del señor Ministro de Fomento. El señor Ministro de Fomento, al comenzar estas peticiones, convencido de que era preciso ir a un aumento de tarifas, le preocupaba, sobre todo, lo de la autorización para emitir obligaciones a mayor plazo que el de la concesión. Decía ayer, con gran vehemencia y con gran energía, el señor Ministro de Fomento, que eso era hipotecar el porvenir de la economía nacional. (*El señor Ministro de Fomento*: Del patrimonio nacional.) Es verdad, del patrimonio nacional. Yo, señor Ministro de Fomento, no soy partidario de esta solución, en la que había cifrado muchas ilusiones hace muchos años, cuando el problema no era grave como lo es hoy, y que hoy no es solución, porque resulta absolutamente insuficiente; pero yo digo que a mí no me escandaliza para nada el autorizar la emisión de obligaciones por mayor plazo que el de la concesión. Y expondré a su señoría por qué.

¿Es que grava el patrimonio nacional el que se autorice a una Compañía de ferrocarriles para emitir 100 millones de pesetas en obligaciones con el objeto de construir una estación ferroviaria en Madrid? ¿Qué ocurrirá al expirar la concesión? Al expirar la concesión resultará que se habrán amortizado en los libros 60 ó 70 millones de pesetas del valor de esta estación, que son los que se habrían amortizado de las obligaciones que estaban en circulación, y el Estado heredará la estación ferroviaria, que no le habrá costado nada, y tendrá que terminar de amortizar 30 ó 40 millones de pesetas. De manera que la Compañía, durante los veinticinco, treinta o cuarenta años de la concesión, habrá explotado esa estación y la habrá ido amortizando con sus propios recursos. ¿Le parece a su señoría, señor Cierva, que eso es un quebranto para el patrimonio nacional? Haciéndolo como propone su señoría, ¿qué ocurrirá? Que el Estado emitirá Deuda por 100 millones de pesetas, dará esos 100 millones de pesetas a la Compañía, la Compañía construirá la estación y, cuando venga el rescate, el Estado recibirá la estación, pero continuará llevando sobre sus espaldas la cantidad de Deuda que emitió sobre el patrimonio nacional; con la diferencia de que, en la hipótesis de su

señoría, los títulos de la Deuda que se fueran amortizando los habría amortizado el Estado, y en la primera hipótesis los habría amortizado la Compañía. Y conste, señor Ministro de Fomento, que no soy partidario de esa solución, no por lo que dijo su señoría, sino porque hoy es absolutamente insuficiente.

Conclusiones y crítica del dictamen técnico pedido por el Sr. La Cierva

Nos habló luego el señor Ministro de Fomento del dictamen de la Comisión de hombres eminentes cuya opinión quiso conocer, y nos expuso con toda franqueza sus conclusiones. Estoy conforme con esas conclusiones, señor Ministro de Fomento, porque, si no entendí mal, eran las siguientes: primera, que había que ir al rescate; segunda, que no estando preparado el Estado, había que preparar el rescate, y tercera, que había que nombrar el Consejo Superior Ferroviario para preparar el rescate. Absolutamente de acuerdo; y únicamente discrepo en el ritmo del tiempo; porque me pareció entender, por lo que dijo su señoría, que esta Comisión creía que la preparación debía ser muy larga, y yo estimo que la preparación, como todo régimen transitorio, ha de ser brevísima.

No estando conforme el señor Ministro de Fomento con estas conclusiones, sometió al estudio de esa ponencia de hombres eminentes sus conclusiones y los tres problemas fundamentales que plantean esos consorcios cuya gestación originaria fué el proyecto Limantour: problema de valores de la aportación de las Compañías, problema de dividendos y problema de rescate.

En cuanto a la valoración de las aportaciones, optaron estos hombres eminentes por la valoración del activo. Estoy absolutamente de acuerdo con ello, señor Ministro de Fomento, si se abandona el camino trillado de nuestra legislación, que da para el rescate otra solución muchísimo mejor; porque valorar el activo, cuando de lo que se trata es de adquirir el activo, me parecerá siempre mil veces más recomendable que valorar una aportación por una cotización de acciones. ¿Qué tiene que ver la cotización de unas acciones respecto al valor del activo de una Empresa? El tomar como base de aportación

las cotizaciones es abandonar lo real por lo ficticio, el valor del negocio por el valor de la especulación, dar una prima de favor a las Compañías aventureras y malas administradoras, que no hicieron reservas ni amortizaciones y destinaron todos los beneficios a pagar dividendos; es dar una prima a las Compañías que tienen capitales extranjeros y cuyas acciones se cotizan en París, en Bruselas y en España, porque estas acciones, en la cotización, tienen un doble valor que se suma: el valor de capitalización de dividendo y el valor de moneda de arbitraje, que influye siempre en la cotización.

En cuanto al dividendo, opinaron esos hombres eminentes que no debía asegurarse, porque asegurar el dividendo era matar el estímulo. Yo, en principio—lo dije ayer—, estoy conforme con ellos, pero reconozco, señor Ministro de Fomento, que, una vez iniciado el procedimiento que patrocina su señoría, no hay más remedio que ir a la garantía del dividendo, y la garantía del dividendo, la garantía del interés, ha de producir fatalmente todos los desastres que temen esos hombres, que temo yo y que plenamente confirma la historia ferroviaria del mundo. Este es uno de los defectos del sistema de su señoría: que entraña, que obliga, que es pieza esencial de él la fijación de la garantía de dividendo.

En cuanto al rescate, no pude entender—sería seguramente defecto mío—lo que nos expuso ayer el señor Ministro de Fomento que le había propuesto la Comisión; por eso no lo recojo.

Y explicada así la génesis de su proyecto, vino a defenderlo. Empezó por definir mi programa y solución frente a la solución que él patrocina. Y al definir mi programa, tuvo una pequeñísima, una ligerísima omisión, que me permitirá el señor Ministro de Fomento rectifique. Decía su señoría: "Solución del Sr. Cambó: rescatar las líneas y darlas luego en arriendo." Olvida su señoría, entre uno y otro acto, un acto intermedio, por que la solución mía es: "rescatar las líneas, estructurar las redes y arrendarlas una vez estructuradas." Crea su señoría que es un pequeño detalle que tiene alguna importancia; tiene la pequeña importancia de asegurar una buena o mala administración, una buena o mala explotación de los servicios ferroviarios.

Su señoría entró luego a defender su proyecto. Defendió, en pri-

mer término, el carácter de imposición, de violación de leyes contractuales, defecto que yo le imputaba. Yo no sé si algunos de los señores Diputados que estaban presente quedarían convencidos por la defensa del señor Ministro de Fomento; yo no quedé convencido. ¿Es que el Estado puede cometer la enorme violencia de faltar a los pactos convencionales, porque las Compañías han pedido un anticipo, un aumento de tarifas, porque las Compañías solicitan el concurso del Gobierno? No, señor Ministro de Fomento. Si las Compañíias piden, se concede o se niega libérrimamente, y puede el Estado, al conceder, condicionar la concesión; pero a base de una petición contestar con un atropello, con un desconocimiento del derecho contractual, eso no; ni para aquellos que han pedido, ni para aquellos que no han pedido nada.

Nos dijo el señor Ministro de Fomento que había consultado con las dos grandes Compañías, Norte y Alicante, y que sustancialmente habían prestado su conformidad; y al indicarle yo que había otras Compañías, dijo el señor Ministro de Fomento algo que seguramente no habrá meditado bastante; dijo: "es que hablaremos luego con las demás Compañías". Pero, señor Ministro de Fomento: si habló su señoría con esas dos grandes Compañías para cortarlas un traje a su medida, y ese el es patrón que hay que aplicar a todas, ¿de qué servirá que hable su señoría con las demás Compañíias, después de haber establecido ese patrón general—del cual no podrá salir su señoría, porque si se dicta una ley tendrá que cumplirla fielmente—, una vez que el proyecto esté aprobado?

Quiso luego el señor Ministro de Fomento desvirtuar mis observaciones. Y he de deciros, con toda franqueza, que no he sentido vacilar una sola de ellas por los argumentos de su señoría; ni una sola de ellas ha sido verdaderamente impugnada.

Hube yo, sin duda, de explicarme muy mal en mi discurso de anteayer, porque el señor Ministro de Fomento, en su contestación, demostró que la mayor parte de mis afirmaciones (sería por defecto mío de expresión) no las había entendido. Afirmé, señor Ministro de Fomento—y era argumento capital de mi descurso—, que el régimen que nos proponía su señoría tenía todos los inconvenientes del régimen de Estado y todos los inconvenientes del régimen de Empresas,

sin ninguna de las ventajas de uno y otro. Y su señoría, para contestar decía: El Sr. Cambó se queja de que el Estado tendrá que adelantar el dinero. ¿Quién tenía que adelantarlo?" No me quejaba de eso, señor Ministro de Fomento. Voy a repetir mi argumentación en poquísimas palabras.

Decía y repito lo siguiente: Con el régimen de su señoría el Estado tendrá las mismas cargas financieras que si hubiera rescatado, porque tiene que asegurar un dividendo y el saldo de un déficit, y porque ha de pagar todos los gastos de extensión del servicio, igual, exactamente igual, que si se hubieran estatificado las líneas; y, en cambio, no se tiene la ventaja capital del rescate, de permitir la estructuración racional de las redes, de consentir la unificación de tarifas, de material, de servicios y de Cajas. Esta era mi argumentación; y me parece, señor Ministro de Fomento, que queda absolutamente incólume.

En cuanto al valor de aportación, me preguntaba su señoría si entendía que era caro. No puedo contestar a tal pregunta, ni es lícito que entremos en esas contiendas de si se da poco o se da demasiado. Lo que digo a su señoría es que el valor de aportación lo señala su señoría de una manera absolutamente inadecuado. No digo que sea caro ni que sea barato; lo que digo a su señoría es que determinar el valor de aportación por promedios de cotización de acciones es un procedimiento totalmente inadmisible y absolutamente inadecuado.

Por lo que se refiere al dividendo, también volvió a preguntarme su señoría si lo estimaba caro o barato. Me parece mal, señor Ministro de Fomento, el sistema que tenga como pieza esencial el asegurar un dividendo que mate el estímulo de las Compañías que continúan encargadas de la explotación. Pero en este punto me ha de permitir su señoría que le formule una pregunta, a la cual le ruego conteste con toda claridad. ¿Qué entiende su señoría que garantiza el Estado a las Compañías: el 3 ó el 5 por 100? Porque el texto del dictamen dice que les asegura el 5 por 100, y que únicamente deja de asegurar el 5 por 100 en el caso de que pudiera demostrarse que la insuficiencia de tarifas es por mala gestión de las Compañías. ¿Cree su señoría que esto alguna vez llegará a justificarse?

Yo digo a su señoría, señor Ministro de Fomento—y le ruego

que fije su atención en ello—, que lo más grave de su sistema es que la mayor de sus preocupaciones, aquello que su señoría ha examinado con más ahinco, ha sido el problema de la valoración del activo y el problema del dividendo a dar, que son dos factores de alguna importancia, pero, créalo su señoría, de poca importancia; porque tanto los dividendos como las colectividades y los Estados no se arruinan nunca, o casi nunca, en virtud de compromisos que hayan contraído, si esos compromisos son claros, precisos y concretos; la ruina viene siempre de los compromisos indefinidos e ilimitados. Y el peligro gravísimo, como señalaré luego, del sistema de su señoría es que el compromiso concreto es muy escaso; pero el compromiso impreciso, indefinido e ilimitado es enorme, y no puede calcularle nadie; dentro del sistema de su señoría, no puede calcularle su señoría.

Conceptos que deben entrar en el cálculo y fijación de las tarifas

Y vamos a examinar, señores Diputados, el problema del aumento de tarifas. Nos leyó el señor Ministro de Fomento—¿cómo diré yo?—una poesía, una égloga respecto al aumento de tarifas, a las tarifas que tendrían que aumentarse en virtud de la aplicación del consorcio. Os fijaríais, señores Diputados, en la exposición pintoresca que nos hizo el señor Ministro de Fomento, y os llamaría la atención el que hubiera ligerísimas omisiones en estos cálculos de nuevos gastos para determinar el importe de las tarifas, a cuánto deben ascender las tarifas para cubrir las cargas que se imponen en el proyecto. Olvidaba, por ejemplo, que una Compañía tiene que hacer reservas; olvidaba que una Compañía tiene que hacer amortizaciones; olvidaba el fondo de renovación, que pesa sobre toda Compañía, y, principalmente, sobre toda Compañía ferroviaria. Con el criterio de su señoría, todos los carriles, todas las traviesas, todos los vagones, todas las locomotoras que se inutilizan no cargan a la explotación, cargan al primer establecimiento, y en treinta años se compran varias veces carriles, etc. Eso no puede ir al capital de primer establecimiento. No, señor Ministro de Fomento; una administración industrial no se lleva

así; todo lo que tiene que renovarse va cargado a explotación; y eso quedaba omitido en el cálculo de su señoría.

Omitió su señoría que tiene que aplicarse muy pronto en su integridad la jornada de ocho horas, que implica un nuevo recargo formidable en personal. Partía su señoría del supuesto de que unas Compañías que no arriesgan más que la eventualidad de ganar o no ganar el 1 por 100, van a cuidar la explotación con el mismo celo e interés que cuando lo arriesgaban todo, cobren lo que cobren o pierdan lo que pierdan. Tenga su señoría la seguridad de que ese punto plantea una incógnita, que puede cifrar en cuantos millones quiera, que siempre se quedará corto. Yo le digo a su señoría que con el establecimiento de ese régimen, la curva de acrecentamiento del coeficiente de explotación será una cosa fantástica y fulminante.

Olvidaba su señoría un punto sobre el cual debo insistir muy especialmente, que es el aumento de cargas financieras. Las cargas financieras, algunas han de aumentar forzosamente; otras pueden aumentar, y, en virtud del proyecto, sin duda alguna aumentarán. Aumentarán algunas porque, en virtud de los cuadros de amortización, no hemos llegado al punto culminante de las cargas financieras; por ejemplo, en la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, no se ha llegado al punto culminante. No sé si tiene su señoría los cuadros de anualidades del servicio financiero de todas las Compañías; pero yo digo a su señoría que Madrid a Zaragoza y a Alicante llega al punto culminante en el año 1952; desde hoy al año 1952 aumentan cada año las cargas financieras. Esto, según cálculos que yo hice en el año 18; después ha emitido nuevas obligaciones, que, naturalmente, han acentuado esta curva ascendente de las cargas financieras.

Hay otra eventualidad, sobre la cual habré luego de insistir, y es la de las cargas financieras de las Compañías que viven en régimen de convenio, cargas que, con la aprobación del proyecto, van a sufrir un aumento considerable.

Y hay, finalmente, otra que anuncio a la ligera, porque sobre ella he de volver después. Sabrán los señores Diputados, y recordarán todos, que la mayoría de las obligaciones de M. Z. A. son aún pagaderas, a voluntad del portador, en francos o en pesetas; por tanto, todo el

riesgo del cambio va a la explotación (con el sistema del Sr. Cierva, al Estado); y que el Norte tiene aún el 28 por 100 de las obligaciones que había emitido con este carácter, pagaderas, a voluntad del tenedor, en francos o en pesetas.

Me parece, señores Diputados, que todos estos factores van a influir algo en el aumento de las tarifas, y destruyen bastante los cálculos del porvenir risueño y primaveral que nos presentaba el señor Ministro de Fomento. Pero es más: olvidaba también su señoría lo que le había indicado el Sr. Gasset, quizá con alguna exageración, de las cargas financieras producidas por las nuevas obras; y dijo su señoría: "¿Nuevas obras? ¡Mayor producción!" ¡Ah, señor Ministro de Fomento! No, no; de las obras que hay que realizar en los ferrocarriles españoles hay una parte considerabilísima que no son productivas; son obras que representan la reparación de muchísimos años de incuria, de muchos años de impotencia de las Compañías. Con dichas obras se mejorará el servicio, y probablemente esta mejora del servicio, por lo que decíamos ayer, no producirá un aumento, sino una disminución. De modo que hay una parte de obras que implicarán gastos, que gravarán las tarifas y que no pueden producir aumento alguno en la recaudación. En cuanto a las demás obras, que probablemente producirán el aumento, lo producirán muchos años después de efectuado el gasto, muchísimos años, por tanto, después de que los intereses del gasto efectuado graven las tarifas; y corremos una eventualidad: dado el aumento extraordinario (no se haga ilusiones su señoría) con que tendrá que gravar las tarifas, si sigue al pie de la letra lo que establece el precepto consignado en el proyecto, se producirá una reducción considerable en el tráfico.

La tarifa debe pagar el servicio

Y como no me gusta hacer crítica negativa, voy a indicarle a su señoría lo que entiendo que en justicia debe hacerse en materia de tarifas. Creo que la tarifa ha de pagar el servicio, pero la tarifa global, y que se ha de admitir la posibilidad de que haya transportes especiales que se realicen con pérdida, pero que tienen que saldarse con

el conjunto de los productos de la tarifa, y no por el presupuesto del Estado; y creo que en cuanto a los nuevos gastos de primer establecimiento, hay que admitir una división precisa: gastos que no pueden producir aumentos de recaudación, que significan la liquidación de años de incuria y de abandono; estos gastos el Estado no puede cargarlos a la tarifa, sino que ha de resignarse a tomarlos sobre sus espaldas. Los gastos de primer establecimiento que han de producir aumento en el tráfico deberán pesar sobre la tarifa, pero no inmediatamente; han de funcionar, primero, los intereses intercalarios, y después, al ponerse en uso la obra, el cargo ha de venir paulatino. Yo establecería un 1 por 100 el primer año, un 2 por 100 el segundo, un 3 por 100 el tercero, y así hasta el quinto; y con esto, Sr. Cierva, establecido así, mecánicamente, puede suprimir su señoría esta facultad pavorosa de la modificación caprichosa de tarifas por acción del Gobierno saldando el déficit sólo el Estado; y así puede llegarse a una armonización del interés general con el interés de la economía española en materia de tarifas. Este aspecto puede solventarse; sobre los demás puntos que he indicado a su señoría, que son fruto de su sistema, que son consecuencia fatal de su sistema, y que deberán producir enormes agravaciones en la tarifa, no veo medio de resolverlos, señor Ministro de Fomento; si le viera se lo diría.

He de insistir sobre estos dos puntos que acabo de apuntar. En la concepción de su señoría, el Estado toma a su cargo todo el servicio financiero. El servicio financiero de las Compañías ferroviarias tiene varias incógnitas; una de ellas, la del pago de obligaciones en francos o en pesetas, a voluntad del tenedor, que cobrará siempre en la moneda más cara, representa una anualidad de muy cerca de 40 millones de pesetas para las dos grandes Compañías. Durante cuarenta años, por las obligaciones que tienen ese carácter, yo no quiero cifrar lo que esto significa; es una contingencia del porvenir; pero yo le digo a su señoría, señor Ministro de Fomento, que si su señoría se dirige al Banco de España o sindica a todos los banqueros españoles para que, mediante una entrega de "equis" millones, de muchos millones, le tomen el seguro del cambio, durante cuarenta años, de una anualidad de 40 millones de pesetas, ninguno de los Bancos, ni todos los Bancos españoles juntos se considerarán con fuerzas para tomar so-

bre sus espaldas ese riesgo. ¡Ese riesgo es el que cotiza en cero su señoría en los cálculos que nos ha leído!

He de insistir también, puesto que pude observar ayer que no entendió su señoría mi argumento, sobre el problema que plantean las Compañías que han sufrido percances en su historia y que tienen una carga financiera en una situación especial, que tienen obligaciones a interés variable y no puede calcularse la prima y el coste de amortización, porque no se hace a la par, sino por compra en Bolsa, realizando con ello, cada año, un beneficio considerable las Compañías. Su señoría entiende que con el régimen del convenio esto no va a sufrir modificación alguna; yo le digo a su señoría que no ha meditado sobre ello lo bastante. Conozco la lealtad y la rectitud de su señoría, y yo sobre este particular puedo decir muy poco, porque sé que hay cantidad de intereses codiciosos interesados en la situación de estas obligaciones, que van a seguir día por día, hora por hora y minuto por minuto la discusión de este proyecto de ley, para saber cuál es la suerte que les espera. Yo le digo a su señoría que si estudia o hace estudiar por persona competente, caso por caso, como hay que estudiar estas cosas—en mi proyecto de rescate yo había estudiado caso por caso aplicado a cada Compañía—, quedará su señoría tan aterrado, que no insistirá más en que se apruebe un proyecto que trae consigo las consecuencias que su señoría podrá apreciar.

Dijo ayer su señoría, para tranquilizarnos de algunas críticas que el Sr. Gasset y yo habíamos formulado, que por precepto de la ley todas las Compañías tienen que pagar todas las deudas y no pueden contraer deuda ninguna. Señor Cierva, convendría que su señoría nos diera la receta; porque si las Compañías no tienen dinero en caja para pagar todas sus deudas, ¿cómo podrán pagarlas sin contraer deudas nuevas? El que eso descubra, descubrirá algo más importante que la piedra filosofal.

Nos habla también el proyecto de una consideración distinta para las obligaciones hipotecarias y para las no hipotecarias, y yo le digo al Sr. Cierva que eso es la máxima iniquidad. Las obligaciones no hipotecarias han sido las obligaciones de las Compañías más solventes, las de más garantía. Un particular encuentra crédito personal cuando tiene gran solvencia; cuando acude a la hipoteca es que su solvencia

está quebrantada. ¿Cree su señoría que puede hacerse una excepción en favor de las hipotecarias, sin dar el mismo trato a las demás? Invito a su señoría a que piense en las consecuencias de esto.

A mi observación de que un problema tan importante como el de la prima de estímulo estaba en blanco en el proyecto, contestó el señor Ministro de Fomento de una manera donosa. Dijo: no os he traído la fórmula, porque es una cosa muy difícil, tan difícil, que está entorpecida en Francia la aprobación del proyecto porque no se pueden poner de acuerdo respecto de la fórmula. De manera que cuando hay una tan gran dificultad que un Parlamento y un Gobierno competente como el francés, mientras no se resuelva, no se atreven a llevar adelante aquel proyecto, cree su señoría que para nosotros esto que ocurre allí ha de llevarnos a la conclusión insconsciente de decir: ya que tanto preocupa a los demás, no tiene que preocuparnos para nada a nosotros, y el Parlamento da un voto de confianza al Ministro de Fomento para resolverlo. Esta afirmación y esta conclusión del señor Ministro de Fomento crea su señoría, y crean los señores de la Comisión, que han de obligarnos a exigiros que nos concretéis esta prima de estímulo para que veamos cómo resolvéis este formidable problema, que en Francia no aciertan a resolver.

El rescate

Y vamos, señores Diputados, al punto capital del discurso de ayer del señor Ministro de Fomento.

El rescate. Yo había formulado anteayer una pregunta concreta al señor Ministro de Fomento. En mi deseo de llegar a una solución de conciliación en este gran problema, yo le había dicho: ¿quiere su señoría indicarme cuáles son los temores, las preocupaciones, los argumentos que le inclinan a su señoría a dejar el camino normal, el que nos traza la ley, el rescate legal, para marchar por esos peligrosos vericuetos? Y contestó ayer el señor Ministro de Fomento, y nos dijo que no iba al rescate por tres argumentos: Primero, porque había líneas libres; en Madrid, Zaragoza y Alicante, casi la única Compañía que las tiene, 300 kilómetros, algunos de ellos de grandísima importancia. Segundo, porque las Compañías tenían el derecho que les reconocen

los pliegos de condiciones de exigir una valoración previa de su activo si no admitían la anualidad correspondiente. Me parece, señor Ministro de Fomento, que le demostré ayer que el texto de los pliegos de condiciones que autorizan el rescate, puesto en relación con la situación especial creada a las Compañías en los últimos años del desastre, pone al Estado en situación de poder solventar sin dificultad ninguna esos dos grandes problemas.

Tanto me preocupan a mí esos problemas, que cuando discutimos aquí el proyecto de elevación de tarifas, que defendí yo y que impugnaba su señoría, presenté yo una enmienda en que se consignaba que ninguna Compañía obtendría los beneficios de la elevación de tarifas (que era potestativo en el Estado conceder), si no sometía todas sus líneas al régimen de la legislación del 44. De manera que, señor Ministro de Fomento, solventar estas dos dificultades hoy, afortunadamente, providencialmente, es muy fácil y no debe preocuparle.

Yo vi luego que la preocupación de su señoría era que su señoría estima que el rescate, según la fórmula por mí preconizada de la legislación del 44, resulta más caro que la ideada por su señoría. Y en el *Diario de Sesiones* figura la parte más sustanciosa del muy sustancioso discurso del señor Ministro de Fomento. Dice lo siguiente: "Ahora bien; rescate (permitidme la lectura, pero es un punto capital). Vamos a suponer que se aplica la legislación actual. Madrid, Zaragoza y Alicante: Media del quinquenio anterior de 1916 a 1920, 65 millones; carga media de la Compañía, 50 millones; quedan libres a la Compañía, como término medio, 15 millones. Esta suma habría de pagarse durante los años que restan de concesión, que se calcula, haciendo yo sobre esto reservas, en cuarenta años, por lo menos, incluídas las líneas libres con duración de noventa y nueve años. La cifra es mínima, porque la Compañía tiene derecho a discutir con peritos su mejora futura. Con arreglo al proyecto de ley de Consorcio, el rescate puede hacerse inmediatamente. Dividendo medio de esa Compañía durante el quinquenio 1916-1920, 13 pesetas por acción. Valor del rescate de una acción, 260 pesetas. Valor de las 496.238 acciones de la Compañía, 129.203.000 pesetas. Anualidad para pagar un empréstito de 129.203.000 pesetas al 5 por 100 amortizable, en cuarenta años, siete millones de pesetas. A deducir el beneficio medio

de las minas, 160.000 pesetas, aunque han producido más en estos años. Anualidad efectiva máxima, seis millones. Económicamente, el rescate hecho en la primera forma supone el pago de una anualidad mínima de 15 millones; el rescate del proyecto, una anualidad máxima de seis millones".

Cuando yo escuché estas palabras de su señoría, no he de ocultar que sentí una viva molestia; me pareció ver en ellas un propósito de desviar la opinión y de hacer su señoría la misma maniobra que había reprochado a otros. Declaro que me he equivocado, señor Ministro. Creía que era para lanzar a la opinión pública esta versión. ¿Qué viene a hacer el Sr. Cambó? Lo que propone el Sr. Cambó es regalar nueve millones anuales a la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante y otros tantos a la del Norte, porque yo consigo el rescate con seis millones y él quiere dar 15 cada año. Después me he convencido de que no ha sido así, señor Ministro de Fomento, de que ha procedido su señoría con absoluta buena fe; pero también—permítame que se lo diga—con absoluto desconocimiento de lo que es el rescate.

La inclusión en el quinquenio, base de la anualidad de rescate, de años anormales sería una iniquidad deshonrosa

Dice su señoría: "Con la fórmula del Sr. Cambó, tendrá que entregarse a las Compañías una anualidad de 15 millones". Mucho más que eso, señor Ministro de Fomento, mucho más que eso. Yo estimaría como una iniquidad la aplicación inexorable del último quinquenio para fijar la anualidad del rescate, y me consideraría deshonrado si, desde el Ministerio de Fomento, propusiera tal solución. Creo que hay que dar más que eso. Pero eso, señor Ministro de Fomento, que hay que pagar a las Compañías al rescatar sus líneas, no se refiere al producto líquido, es decir, quedándose el Estado con las cargas financieras, sino al producto neto, es decir, dejando las cargas financieras a las Compañías, por lo que la anualidad no sería de 15, ni de 18, ni de 20 millones; sería de 65, de 68 ó de 70

millones para cada una de las dos grandes Compañías. Dirá su señoría: "Es que es igual; porque yo deduzco las cargas financieras". Señor Cierva, ese es el tremendo error de su señoría, el de creer que las cargas financieras son una cosa estabilizada y fija. Las cargas financieras de los ferrocarriles españoles son una incógnita pavorosa, que nadie conscientemente aceptará que la tome a su cargo el Erario nacional. Esta es carga que ha de pesar sobre las Compañías, sobre las acciones de las Compañías. El Estado, al rescatar, entrega una anualidad, que hoy, por fortuna, puede fijar libérrimamente, dentro de la ley, atemperándose únicamente a la equidad y a la justicia, y sabe el Estado que, pagando esa anualidad, descarta y elimina toda preocupación de porvenir. Mi solución, Sr. Cierva, la solución de la ley, es ésta: pagando una anualidad previamente conocida, durante un número de años también previamente conocido, todo el activo de los ferrocarriles es del Estado, y todo el pasivo de los ferrocarriles queda a cargo de las Compañías. En cambio, la solución de su señoría significa que garantizando el Estado un dividendo a las Compañías, todo el activo continúa de propiedad de las Compañías, y todas las cargas financieras, con todas sus incógnitas pavorosas, pesan sobre el Presupuesto nacional, que garantiza que quedarán cubiertas con la tarifas, y garantiza que responde del déficit que no cubra la tarifa.

De manera, señor Ministro de Fomento, que yo sé que no lo ha dicho de mala fe, sino porque no tiene un concepto claro del rescate, porque, de tenerlo, no hubiese comparado esas dos cosas heterogéneas. Es como si comparase el comprar una casa libre de hipotecas, por 100.000 duros, al heredar al propietario de esta casa, pagando un un legado de 100.000 duros y asumiendo sus deudas y trampas, cuya cuantía desconociera.

El mecanismo del rescate según el pliego de condiciones de 1844 es perfecto y cristalino

Voy a explicar a su señoría y a todos los señores Diputados, brevísimamente, el mecanismo del rescate, según nuestra ley, y veréis lo que tiene de perfecto y de cristalino el precepto del pliego de condiciones del año 44.

Para obtener la propiedad íntegra del servicio ferroviario, el rescate impone al Estado el pago de un anualidad. Esta anualidad, hoy, digo que puede fijarla libérrimamente el Estado. Las circunstancias han proporcionado esta ocasión venturosa, en virtud de la cual el Estado puede hacer, y debe hacer, alguna cesión de su derecho a las Compañías (porque la aplicación del derecho estricto sería una iniquidad), a cambio de que las Compañías renuncien a todas las cicaterías, a todas las discusiones, a todos los embrollos que podían producir. Y fijada esta anualidad, al tomar el acuerdo, no se puede tener ninguna sorpresa en más, no puede tenerse más que sorpresas en menos, porque lo más está determinado, en primer término, por los años que libremente escogerá el Parlamento, por los productos netos declarados en los balances de las Compañías, que es el máximo; pero en cambio, puede tener, como os digo, una sorpresa en menos, una gran sorpresa en menos, que consiste en la revisión de esos balances.

Esos balances no pueden aceptarse a ciegas; y ayer, en la base que os leí de mi proyecto de rescate, se establecía la revisión de los balances que tenía que verificarse y el estudio de si se habían cargado a explotación de cada año, restándolo del producto neto, todas las amortizaciones, todos los fondos de renovación y todos aquellos gastos que, rescatado el ferrocarril, han de pesar sobre el Estado. De manera que el rescate que establece la ley significa, como os he dicho antes (permitidme que sea machacón en ello), el pago de una cantidad clara, precisa, durante un número de años, también preciso, claro y determinado.

En cuanto a lo primero, ya habéis visto que no puede haber incógnita peligrosa; hay una eventualidad de menos, ninguna eventualidad de más.

Y viene luego el segundo punto, al que al señor Ministro de Fomento no da la enorme importancia que tiene, que es la fijación del número de anualidades que hay que pagar para el rescate. Y éste, Sr. Cierva, es un problema enorme, y debió estudiarlo su señoría con más atención de lo que lo ha hecho; porque no es natural, señor Ministro de Fomento, que se abandone el camino que han seguido los pueblos que son maestros de todos; el camino que señala nuestra ley, por el temor de una eventualidad de costo que no se ha estudiado muy detenidamente; y yo le digo a su señoría (que, según nos dijo ayer, renunciaba al res-

cate legal porque era caro); yo le digo que su señoría no ha estudiado cómo es este rescate, porque no ha estudiado el número de anualidades que debería pagar el Estado.

Hablaba el Sr. Gasset de la manera de hacer el cálculo, y nos decía su señoría que para determinar el número de anualidades había hecho el cálculo simplista de kilómetros-años que tenían cada concesión, y había luego sacado el promedio. Y este cálculo simplista es un absurdo, porque al multiplicar el número de kilómetros por el número de años de cada concesión y dividir luego el producto por el número kilómetros de todas las líneas tenidas en cuenta, toma sólo en consideración dos factores: los kilómetros de línea y los años que a cada línea le restan de concesión. Pero es que hay un tercer factor, que es el valor económico de cada línea. No se hace la unificación del plazo de reversión de las distintas líneas de una Compañía por el gusto de hacer una operación aritmética puramente platónica, sino para llegar a concretar una suma de dinero que hay que dar durante el plazo unificado de reversión, y, por lo tanto, hay un tercer factor, que es, como digo, el capital, que es el producto neto por kilómetro y por año de cada línea. De manera que el cálculo racional se hace a base de kilómetros, de años y de pesetas. ¿Y sabe su señoría, señor Ministro de Fomento, lo que significa el error que implica el cálculo tal como lo hace su señoría? Piense su señoría que como la anualidad es por producto neto, y como en ella se engloban las cargas financieras de la Compañía, cada año representan muchísimos millones de pesetas.

Su señoría presentaba ayer unas cifras. Yo no quiero presentar otras cifras en competencia, porque sé los cubileteos que pueden hacerse con ellas; pero voy a hacer una declaración, sabiendo toda la gravedad que ella tiene. Su señoría ha abandonado la solución del rescate por estimarlo caro; su señoría ha estimado que el número de anualidades a pagar debía obtenerse calculando el plazo unificado de reversión por el cálculo simplista de años-kilómetros. Las Compañías no discuten, tienen previamente aceptado, que hay que tener en cuenta los productos netos. Pues yo le digo a su señoría: encargue a una Sección técnica del Ministerio de Fomento, o de Hacienda, que haga el cálculo de años por la media de reversión en las Compañías del Norte y Madrid, Zaragoza y Alicante, teniendo en cuenta como tercer

factor el de los productos netos, y afirmo que el resultado de este cálculo—yo acepto anticipadamente lo que digan los técnicos—produce en el número de anualidades de rescate una rebaja tal, que significa para el Estado una economía de más de 500 millones de pesetas; y yo tomo ante la Cámara la responsabilidad de esta declaración, y formulo e hipoteco en ello toda la garantía de mi formalidad y de mi competencia en estas materias. Yo le digo a su señoría que el cálculo de su señoría está equivocado, al apreciar las consecuencias del rescate, en perjuicio del Estado en más de 500 millones de pesetas. (*Rumores.*)

Señores Diputados, ¡con este error mínimo en el cálculo se rechaza por demasiado caro un procedimiento que resuelve todas las dificultades del rescate!

Pero os digo más: digo que el señor Ministro de Fomento, en el cálculo que leyó ayer, al comparar el importe de las anualidades que pagaría el Estado en caso de rescate hecho según la ley, y el dividendo y servicio financiero que garantiza según el consorcio, olvida un pequeño detalle: el número de años que paga el Estado la anualidad, con mi sistema, y el número de años que garantiza cargas financieras con el sistema de su señoría. Con mi sistema, después del número de anualidades, fijado en el acuerdo del rescate, no tiene que pagar una peseta más, como precio de las líneas rescatadas. En cambio, con el proyecto de su señoría, en primer lugar, después de pagar durante treinta años (que garantizar es pagar) cargas financieras y dividendos, tiene que comprar las acciones; pero ¿es que con ello ha liquidado ya todos sus compromisos el Estado? No, porque como se hace cargo de todo el servicio financiero de las Compañías, y el servicio financiero de las Compañías dura muchísimos más años de lo que duraría la anualidad del rescate, todos estos años representan una gravamen en el sistema que preconiza su señoría. El señor Ministro de Fomento calcula que la anualidad de rescate, según la ley, debería pagarse durante cuarenta años; yo le digo que hay en ese cálculo de su señoría un error, pero acepto el cálculo para mi argumento. ¿Sabe su señoría las obligaciones que tenía en circulación la Compañía del Norte el año 18 —no he completado después mi documentación—hasta qué año vendrían gravando el presupuesto? ¡Pues hasta el año 1987! Su señoría

calcula: anualidad de rescate, cuarenta años; lo acepto provisionalmente, aunque ha exagerado su señoría; terminaría, por tanto, el año 60; con el procedimiento de su señoría, quedan pesando cargas de la Compañía del Norte sobre el Erario hasta el año 1987, que suman desde el año 60 al 87 cerca de 100 millones de pesetas.

Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante. Las obligaciones que estaban emitidas hasta el año 18 no quedan totalmente amortizadas hasta el año 1974 (no tengo en cuenta las que se han emitido posteriormente, porque no quiero hablar sin una documentación completa). y el importe de las cargas financieras de 1960 a 1974 importarán más de 70 millones de pesetas. De manera, señores Diputados, que si con el procedimiento que marca la ley, el Parlamento y el país no pueden tener sorpresa alguna, y con pleno conocimiento de causa, al votar el rescate, saben lo que votan, con el procedimiento de su señoría al votar el rescate tenemos plenamente conciencia de la friolera que significan las acciones y el dividendo; pero de la inmensa carga que significa el servicio financiero, de eso no tenemos idea.

Pero, si el Estado procede inmediatamente al rescate de las acciones, que es la hipótesis en que se apoya el cálculo de su señoría, las consecuencias financieras son mucho más grandes. Rescatadas las acciones de una Compañía, ¿qué haría el señor Ministro de Fomento? ¿Mantener esta Compañía o liquidarla? Si la mantiene, ¿para qué el rescate? Y si la liquida, al liquidarla tiene que amortizar inmediatamete a la par los centenares de millones que representan las obligaciones que tiene en circulación y que se cotizan bajo la par, que cobran hoy un interés de 2 1/2, del 3 ó del 4 por 100 la inmensa mayoría; y tendrá que amortizar a la par, con dinero que habrá de tomar al 5, al 6 ó al 7 por 100. Calculad, señores Diputados, los millones anuales que esto significa.

Y añadid a ello la incógnita pavorosa del cambio para las obligaciones pagaderas en pesetas o en francos, a voluntad del tenedor, y aquella incógnita, más pavorosa aún, de las obligaciones que hoy tienen el interés reducido en virtud de convenios que quedan caducados al aprobarse el proyecto que discutimos.

En problemas de esta índole es inexcusable un profundo y documentado estudio previo

Y, señores Diputados, frente a un proyecto que presenta tales incógnitas para el porvenir; frente a un proyecto en que, no los Diputados, sino el mismo Gobierno que lo presenta, no saben las consecuencias que en el orden financiero ha de tener, yo pregunto a los señores Diputados de todos los partidos que me escuchan, si se sienten con valor bastante para deliberar y para poder votar, y yo le digo al señor Ministro de Fomento que su señoría no tiene derecho a pedir al Parlamento un voto que no es en blanco para el Parlamento, que también es en blanco para su señoría, que compromete el porvenir de la Hacienda española a una de aquellas cosas indefinidas que llevan a los pueblos al desastre.

Por nuestra parte, yo le digo a su señoría: Demostrado como queda hasta la saciedad que no tiene su señoría los antecedentes de juicio necesarios, ni puede tenerlos (porque hay incógnitas que no pueden despejarse dentro del sistema que nos propone su señoría), respecto a las responsabilidades que para el país entraña ese proyecto; si, a pesar de ello, insiste su señoría en que ha de aprobarse en su estructura actual, con la falta de preparación y estudio con que se nos presenta, esta minoría, en la discusión del primer artículo, completará los argumentos de carácter técnico que tiene que oponer a ese proyecto; pero, después, ni con una enmienda, ni con un voto, querrá asociar su responsabilidad a ese acto de inconsciencia que implicaría el aprobar ese proyecto de ferrocarriles, que es una incógnita, que no es más que un interrogante, que, por lo único que podemos vislumbrar, implicaría consumar, sin posibilidad de ulterior remedio, la anarquía ferroviaria.

En cuanto a obras públicas, señor Ministro de Fomento, oí con satisfacción que su señoría aceptaba la propuesta que le formulamos el Sr. Gasset y yo de que, en materia de obras públicas, lo interesante es fijar normas infranqueables para la arbitrariedad ministerial, asegurando que el dinero que se gaste en obras públicas se empleará eficazmente para atender al mayor desarrollo de la riqueza pública. Ello implica, señor Ministro de Fomento, una modificación completa de su

proyecto, porque en su proyecto no está nada de eso; hay unas cifras que no sirven para nada y no hay ninguna norma, que es lo único que puede darnos una garantía. No pretendo que se acepten, íntegramente, las normas que yo formulé; esperaré, para juzgarlas, con el mayor deseo de coincidir con ellas, las que nos presente su señoría.

Comprendo que ha de ser doloroso para su señoría encontrarse en la situación en que se encuentra; pero es preciso, señor Ministro de Fomento, que haga un examen de conciencia y vea quién tiene la culpa. En materia de ferrocarriles, el problema apremiante, el que le acucia, el que le inquieta a su señoría, es el de que a últimos de este año, si no ha venido el aumento de tarifas, fatalmente viene y se produce un desastre. Tengo la conciencia tranquila, señor Ministro de Fomento, de no haber dificultado la aprobación del aumento de tarifas; no sé si su señoría tiene la misma tranquilidad de conciencia que yo.

Yo digo a su señoría: Si ha comprendido que, con todas las garantías que su señoría estime necesarias para el bien público, obteniendo a cambio de ello todas las compensaciones y ventajas para preparar el rescate definitivo, hay que atender a esa necesidad, tenga su señoría el valor (que ese sí que sería valor cívico) de afrontar ese problema inaplazable de aumento de las tarifas en forma que no constituya la dificultad que su señoría temía un día para resolver el problema total ferroviario, sino en aquella otra forma en que le allane y le facilite el camino para resolverle, pero para resolverle concienzudamente, con plenitud de estudio, pidiendo al Parlamento que vote para el país, para el Estado, unas cargas que previamente puede conocer.

Si no lo hace su señoría; si vamos al fracaso y a la esterilidad de estas Cortes y de este intento, piense su señoría si será suya la responsabilidad, porque no hay derecho, Sr. Cierva, a levantar una bandera que ayer iniciaba su señoría aquí al decir: nada de descanso, a trabajar, a luchar aquí todo el verano, hasta que se apruebe el proyecto. No se trabaja para el bien público, señor Ministro de Fomento, deliberando sobre cosas en las cuales, por la falta de preparación con que se nos presenta, no se puede avanzar un paso sin que vayamos en dirección al abismo; se trabaja estudiando, se trabaja preparando, se trabaja documentándose y documentando al Parlamento. (*Rumores.*)

Y nada más tengo que decir, señores Diputados; repito lo que dije

ayer: podemos en este momento hacer al país un gran bien o un gran mal; me temo mucho que, por la terquedad de su señoría, le hagamos un gran mal. Yo, señor Ministro de Fomento, en mi vida, sigo una norma que acostumbra a darme buen resultado y que la recomiendo a su señoría, en la seguridad de que le sería extraordinariamente saludable: el procurar siempre que la reflexión preceda a la acción; que a veces, el orden de factores altera el producto. (*Aprobación en la izquierda; rumores en la mayoría.*)

Discurso pronunciado por el Excmo. Sr. D. Antonio Maura y Montaner, en el Congreso de los Diputados, en los días 21 y 22 de junio de 1921.

Discurso pronunciado por el Excelentísimo Sr. D. Antonio Maura y Montaner, en el Congreso de los Diputados, en los días 21, y 22 de junio de 1921.

El Sr. MAURA: Creo que todos comprenderéis, señores Diputados, la ineludible obligación que tengo de intervenir en el debate. Aun después de los imponderables discursos que hemos escuchado y de la gran parte de la materia que ha sido en ellos ventilada, todavía es una de las mayores dificultades entresacar aquellos aspectos y aquellos temas en que haya que emplear la limitada paciencia vuestra y mi fuerza, que tampoco es muy sobrada. Es natural el hecho, además inevitable, de que, con ser tanto lo que abarca el proyecto, el asunto ferroviario haya tomado la primacía; y no es extraño, porque en un asunto que traía muchos años de rezago, de lamentable rezago, y en lamentarlo yo soy antiguo, porque las dos únicas veces que he ocupado un puesto en el Gobierno, hace doce años, y en los meses de 1918, ya habéis visto y ya sabéis con qué atención se fijó la del Gobierno en este asunto, y en las contadas semanas de 1919 aquel Gobierno estuvo ya tratando este asunto; había puesto mano en él cuando apenas había comenzado a vivir.

Estamos todos conformes en que el *statu quo* es absolutamente insoportable, improrrogable, insostenible; por lo tanto, estoy nativamente asociado al propósito de que esta discusión no acabe sin desenvolver y resolver el asunto. A eso vengo, con ese ánimo vengo. Claro es que yo quise que estas deliberaciones fuesen en el seno del Consejo de Ministros; deliberamos aquí, con el mismo espíritu vengo a ello, y excuso decir—creo que excuso decir—cuán grato nos sería poder coincidir con el Gobierno y, señaladamente, con el señor Ministro de Fomento en todo; me complaceré en decir las muchas cosas en que coincido, pero me cumple explicar aquellas otras en que no me hallo en posibilidad de asentir. Cuidaré de no criticar nada sin explicar, con toda claridad, lo que creo que, en lugar de lo que critique, se puede hacer; único modo de venir de veras con el ánimo dispuesto, no a impugnar ni a combatir, sino a discutir en alta voz sobre un tema de interés nacional. Las responsabilidades de todos hacen insignificante

el agrado o desagrado de que estemos o no de acuerdo, eso no importa nada; lo que importa es que acertemos ante todo. A eso vengo; es decir, vengo a intentar el acierto, que es muy difícil y, probablemente, erraré mil veces; pero no puedo hacer sino procurar aquel acierto.

Hoy, señores Diputados, es ya una cosa trivial, generalizadísima, considerar que la industria de transportes no es una manifestación más de la actividad económica, y cuando veo así las opiniones, no puedo menos de evocar el recuerdo del primer acto público de mi vida, hace más de cuarenta años, cuando no era Diputado ni lo había sido nunca. Entonces me tocó intervenir en una información sobre el derecho diferencial de bandera—en el año 1880—y sostuve que el transporte no era sólo un trabajo y una industria: era el ambiente de toda la vida económica de un país y aun quizá de su vida entera. Y no olvido (lo recuerdo con gran cariño) los reproches, los regaños de aquellos maestros míos (a cuyas aulas diez años antes asistía, que me habían explicado la entonces incontestable doctrina economista) por haber pronunciado aquel discurso. Naturalmente, ellos, en aquella tendencia suya, en aquella doctrina suya, estaban disconformes conmigo. De modo que a mí me viene de lejos el concepto que ahora prevalece.

Vicio congénito del régimen de concesiones temporales

Materia de ferrocarriles. No digo que no se discuta y que no se difiera; pero ¿hay género alguno de duda en que predomina la opinión de que sólo el Estado puede construir los ferrocarriles nuevos y al Estado tienen que ir a parar más o menos pronto, de una o de otra manera, las redes existentes? Las concesiones temporales de usufructo a la industria privada (hay que decirlo en honor y en justicia de todos) no eran un error de los españoles ni una culpa de los gobernantes; nadie se puede sustraer al medio en que vive; ni la impotencia de ahora es culpa de las Compañías, porque su buen o mal vivir no habría nunca cancelado el vicio congénito del sistema, que consiste en que, a medida que el usufructo se adelgaza y se acerca al término, mengua la potencia económica, que se multiplica en necesidad por el desarrollo de los tiempos, y la concesión misma trae la dificultad en el tráfico. Esto es trivial; pero es al mismo tiempo capitalísimo.

Ha sobrevenido la crisis mundial económica y ha resultado que las Compañías no se podían tener en pie: ha sido, pues, menester el auxilio del Estado, que han solicitado y conseguido. De modo que no estamos delante de una desagradable revisión de culpas, sino delante de la necesidad de proveer a una evolución natural de las cosas o al reparo de un error que en el curso de la vida humana, colectiva o individual, suele ser una gran parte de la vida misma. Y con esta frialdad de espíritu, que facilita el espíritu de justicia, hemos de procurar todos el acierto. Es indudable, pues, que tenemos delante el problema de construcción de nuevas líneas por el Estado, y de una reversión más o menos rápida de las redes existentes; realidad que a mí me confirma la sensación que he experimentado cuando, en estos años pasados, he presenciado la lucha, que, mirada de lejos y en frío, es inexplicable, alrededor de la pretensión de resolverlo todo con una elevación de tarifas otorgada a las Compañías concesionarias existentes. Siempre me pareció que se planteaba el problema, no en un callejón sin salida, sino en un absoluto olvido de la realidad del problema mismo.

Hay una disyuntiva que ha tenido aquí personificación en el señor Cambó y el señor Ministro de Fomento: el rescate inmediato o el rescate aplazado, empezando a caminar hacia él. Con un entendimiento de la potencia que siempre ha demostrado, y en esta ocasión soberanamente, el Sr. Cambó, y con los recursos por todos conocidos siempre, del señor Ministro de Fomento, los luchadores agigantaban la lucha; pero la agigantaban sin querer, por su propio tamaño, por su propia destreza, porque, si lo miráis bien, es un cañamón lo que los separa. ¿Por qué? Porque el que quiere rescatar inmediatamente necesita improvisar en seguida también una explotación que no sea la del Estado, unas Compañías que hagan la explotación; y el que no quiere ir al rescate inmediatamente, tiene que prorrogar la administración de las Compañías, y el cañamón está en el punto de divergencia de las dos opiniones.

Yo me encuentro con la opinión ministerial, que consiste en que el rescate se aplace, que desde ahora se marche hacia el rescate, y que, entre tanto, las Compañías concesionarias sigan manejando la explotación, administrando las líneas, y yo, que estoy deseosísimo de coin-

cidencia y desearía que la hubiese, y de todos los lados, acepto todo esto, que es, en definitiva, la estructura fundamental del proyecto. Esta es la esencia del pensamiento del Gobierno; yo me coloco dentro de ese pensamiento; lo que hay es que en el modo de desenvolver y realizar ese pensamiento, hallo cosas con las cuales no me es posible conformarme, probablemente por equivocación mía. Tengo que explicaros en qué consiste esta dificultad mía para seguir conformándome—después que me he conformado con el principio fundamental, con el pensamiento—con el cuadro, con el marco.

Defectos del régimen de de consorcio propuesto

A mí me parece que es impracticable el pensamiento del Gobierno, y a mí me parece que se puede simplificar enormemente el modo de llegar a la realización del pensamiento del Gobierno. ¿Por qué me parece impracticable? Lo primero que hallo en el consorcio ideado y desenvuelto en las bases es que, a mi parecer, siendo punto común y necesidad ineludible, lo mismo si se parte de la aspiración o del pensamiento del Sr. Cambó que si se arranca desde el punto en que está el Gobierno, siendo lo común y lo ineludible el órgano gestor de la administración para el intervalo de aquí al rescate, el consorcio disuelve, incapacita, anula, suprime ese órgano, y no yendo al rescate inmediatamente, el Gobierno se echa encima—se le viene encima, entre escombros—la administración de los ferrocarriles.

Y vais a ver si estoy equivocado; porque voy a leer, para que juzguéis cada uno por sí, y todos juntos. Yo, que tengo tantos años y en cada uno he aprendido lo que estorban las lecturas en el uso de la palabra, voy a leer, y voy a leer por una cosa, porque son textos del proyecto, del dictamen, y sé que el que oye, por mucha que sea la confianza en la lealtad del que discute, recela de aquella sugestión que, en el convencimiento y en el interés dialéctico, puede ejercitarse, tergiversando algunas ideas. No olvidéis que me propongo con estos textos averiguar si quedan en pie, vivas, útiles, hábiles, las Compañías para administrar los ferrocarriles, que es de lo que se trata, pues de otra cosa hablaremos después.

Dice la base 2.ª: "Se establecerá un consorcio entre el Estado

y cada una de las Compañías concesionarias actuales para la explotación y mejora de los ferrocarriles, mediante el cual cada Compañía tendrá la administración y explotación de sus líneas, con intervención de funcionarios del Estado que podrá designar el Ministro de Fomento para cada uno de los Consejos de Administración y con participación en estos Consejos."

Base 5.ª: "El Estado se reserva la facultad de adquirir todas las acciones de las Compañías concesionarias de líneas, cuya media de reversión en toda la red no sea menor de treinta años, o que convenga con el Estado en reducirla a treinta años, y durante ese tiempo por el valor que resulte capitalizando al 5 por 100 el dividendo medio obtenido por todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que este tipo pueda ser superior nunca al valor nominal de cada acción, ni inferior al que resulte de capitalizar al interés también del 5 por 100 la cantidad que representa el 3 por 100 del dividendo fijo que se le reconoce en estas bases. Respecto a las Compañías que tengan media de reversión en el conjunto de sus concesiones inferior a treinta años, habrá de hacerse uso de dicha facultad dentro del plazo de reversión que resulte. La adquisición se hará parcial o totalmente por medio de sorteos, y esas acciones aumentarán las aportaciones del Estado al consorcio. Las demás aportaciones procedentes de adelantos, obras y adquisiciones de material en las líneas, tendrá igual condición de capital acciones para todos los efectos legales sin perjuicio del derecho expresado anteriormente a percibir el interés del 5 por 100 como cargas de las explotaciones por tales aportaciones.

Las acciones de las Compañías se convertirán en nominativas, y de los Consejos de Administración sólo podrán formar parte extranjeros hasta un tercio de sus componentes; pero sin poder desempeñar los cargos principales de tales Consejos.

Todas las Compañías se entenderán, desde luego, naturalizadas y sometidas a las leyes españolas.

Base 7.ª Las obligaciones hipotecarias emitidas hasta la fecha de esta ley por las Compañías ferroviarias quedarán a cargo del negocio común y serán respetadas.

Base 8.ª Las Compañías, al entrar en consorcio, deberán liqui-

dar todas sus deudas, salvo las hipotecarias" (las hipotecarias acaban de entrar a cargo del negocio común), "o asegurar las que no tengan este carácter, en forma tal, que en ningún caso, al adquirir el Estado las acciones, puedan pesar esas deudas sobre él. No podrán las Compañías en lo sucesivo adquirir nuevas deudas ni enajenar sus bienes sin autorización expresa del Estado. Sobre los valores (deudas del Estado, acciones, bonos, obligaciones, cédulas, etc.), de cualquier clase que sean, propiedad de las Compañías al iniciarse el nuevo régimen, adquiridas con fondos procedentes de reservas constituídas por beneficios no repartidos, se establecerán pactos especiales entre el Estado y las Compañías.

Base 17. Esta ley será obligatoria para todas las Compañías ferroviarias del servicio general y uso público, y por virtud de la misma se entenderán modificados sus Estatutos en cuanto se oponga a su cumplimiento. También se entenderán derogadas las leyes que se opongan a lo que en estas bases se establece. El Gobierno aplicará estos preceptos a todas las Compañías de servicio general y uso público que estime deban ser objeto de transformación en su régimen, procurando formar redes de la mayor extensión posible, para que la admnistración resulte más beneficiosa para los intereses generales.

Al aplicarse este régimen, las Compañías equipararán las líneas que les hubieran sido conferidas a perpetuidad con las de reversión, y para todos los efectos legales el tiempo de la concesión se entenderá de noventa y nueve años, a partir de la fecha en que las líneas fueron concedidas."

Estos textos, que necesitaba quedasen recopilados en el Diario de las Sesiones, significan, en suma, que las Compañías actuales, Compañías mercantiles que viven y funcionan con arreglo a las leyes que todos conocemos, se encuentran con un socio, con un accionista, el Estado, que aporta un capital que tiene para todos los efectos legales el carácter de acciones, con lo cual la soberanía civil de la Junta de accionistas, árbitra y señora del haber social y de todas las decisiones sociales y de la vida de la misma Compañía, ya no pertenece a los accionistas, y el Consejo ya no es sólo la delegación de los accionistas, porque está intervenido por el Estado; pero es que, además, las personalidad jurídica, la personalidad financiera ha variado; ya lo habéis visto:

no puede contratar, no puede enajenar, necesita licencia del Gobierno para ello; se ha convertido en otra la índole de la acción; la acción ha dejado de ser un título al portador, se ha trocado el ser de la acción; en una palabra, es evidente que el ente jurídico ha variado; pero sobre todo, el industrial todavía ha variado más; porque todavía por el cordón umbilical del consorcio puede recibir la savia del Estado que le permita vivir, y la conformidad para la acción; lo que no le puede dar el Estado es la realidad económica y financiera y la potencialidad industrial, porque es un ser capitidiminuído, secuestrado, absorbido, como que desde el primer día tiene que liquidar, y una parte de su pasivo ya se ha transferido, y todo eso para ir limpiando y mondando el activo y absorberlo el día que el Estado quiera ir al rescate. La Compañía está medio liquidada; está en pie porque hace falta una figura, pero es una figura hueca, inerte, a la cual, además, le acontece otra cosa, y es que, como a los accionistas, que son los partícipes de ese ser colectivo, se les dé un dividendo fijo, se les sustrae, se les quita el estímulo de la vida industrial, desaparece todo móvil de lucro, el santo móvil del lucro; porque el Código de Comercio enarbola el lucro en su primer artículo; el lucro, que es el emblema de la vida industrial y económica; y si todo eso desaparece, ¿qué queda? ¿Qué queda para un ministerio tal como prolongar por tiempo indefinido la gestión explotadora de las redes actuales? Y esto, con la añadidura, de que se hacía cargo el señor Ministro de Fomento una de estas tardes, y si no se lo hubiéramos oído lo supondríamos, de que si para mejorar las corrientes del tráfico, evitar irregularidades que en él ha determinado el natural egoísmo de cada una de las industrias privadas, se adquiere o rescata una línea para incorporarla a otra línea, haciendo con ello acortamiento de trayectos, economía de recorrido, etc., naturalmente esa nueva línea tiene que ir a parar a ese ente, que se acaba de vaciar; y si el Estado concluye pronto cualquier línea que esté dentro de una red, del sistema económico de una red, tampoco es fácil que el Estado se decida a organizar una administración para explotarla, sino que la entregará a la administradora de aquella red a la cual pertenece, naturalmente, la línea nueva. Quiero decir con esto, que el consorcio, que es el régimen de intervalo desde ahora hasta el rescate, no sólo no aminora la necesidad del vigor de la personalidad jurídica y del vigor económico

de las Compañías, sino que hoy necesitan las Compañías mucho más esas calidades y esa consistencia, por sus nuevas relaciones con el Estado, por la ampliación de su cometido, por la misma necesidad de permanecer frente a frente de la entidad soberana para la relación de las determinaciones de que nos estamos ocupando en todos nuestros discursos.

La coadministración sería paralizadora y ruinosa

Este inconveniente es para mí capital. Había de ser el consorcio en sus bases irreprochable, y no ocurrírsele a uno observación alguna a los elementos intrínsecos del consorcio, y siempre se produciría el efecto de narcotizar o matar—yo creo que matar y disolver, en todo caso paralizar—el ente indispensable para seguir la explotación, con lo cual el día del rescate se frustra el intento. Con la añadidura de que el rescate, la expectativa del rescate y su opurtunidad, están principalmente referidas por todos, por el Ministro y por todos, a aquel día en que se haya conseguido que el Estado—no precisamente en una época cercana, que nadie pretende eso, y hemos de hablar de ello varias veces—, por ministerio de la ley y de la acción del Gobierno, haya conseguido que exista un organismo capaz de tomar a su cargo la dirección de ese inmenso asunto de los ferrocarriles nacionales. Pues bien, si el tiempo que se tarda en el rescate se emplea en ese vivir de promiscuidad en que las Compañías casi son vivas y casi están muertas, ya que no enterradas, y en que los Consejos son casi Consejos de Administración, porque casi interviene el Gobierno, y en estos casis se disuelve todo, y principalmente la responsabilidad, resulta que nunca estará preparado el Estado para administrar ferrocarriles.

Vamos ahora a ver el tejido del consorcio, las hebras de ese tejido. Lo primero que a uno—ese uno soy yo, puede que a los demás no les suceda lo mismo—, lo primero que a mí me pasó al emprender el estudio de este proyecto, con el mejor deseo, fué una sensación preventiva de recelo; recelo en el sentido de que aún no había llegado a un análisis y ya se me atravesaba la idea de que pudiesen formar unidad bien trabada, eficaz, fecunda, seres tan distintos por su natu-

raleza, por la inspiración de su actuación, por la finalidad de ella, como el Estado y la Compañía, que, por añadidura, entran en un período de contraposición; porque lo mismo en el intervalo de aquí al rescate, que en el rescate, todo es contraposición; a la contraposición nos llevan las circunstancias, nos llevan las necesidades públicas y ya nuestra voluntad. El consorcio entre una Compañía de intereses privados, íntimamente atenida al intersé privado, y el Estado necesariamente preocupado de cosas totalmente diversas, acaso opuestas al interés privado, no me cabía a mí en la cabeza.

Pero seguí adelante con el análisis, y me encontré con que el Estado dice que a este consorcio, donde las Compañías acuden con un capital, estimado por un procedimiento que ahora no examino, que fija la base, delante de esa Compañía que aporta un capital estimado por ese procedimiento, el Estado hace una aportación de los adelantos que ha hecho y de los que haga, de las adquisiciones de material y obras que costee, y dice que toda esa suma es un anticipo al 5 por 100. Pues ese anticipo al 5 por 100 es una ficción absoluta; no hay tal anticipo; es una cosa que inventamos sin poderla realizar. Porque yo puedo inventar, por ejemplo, que iré esta noche al Prado, ya que no hay más que ir; lo que no es tan fácil que invente es que voy a ir a la Luna, porque no puedo ir. Pues ese anticipo no existe ni puede existir. No puede existir porque el Estado no da ese dinero con el ánimo de que se lo devuelvan, con lo cual se acabaría el anticipo; además no se lo da a la Compañía, por lo cual no hay mutuario; luego es un ente de razón, y un ente de razón que se atraviesa en el desenlace del problema nada menos que con esa producción de 5 por 100 de interés desde el primer día, como una carga financiera de las líneas. De modo que en saliendo el dinero para su destino devenga el 5 por 100, y no se sabe—ya hablaremos de eso—cuánto y cuándo ese destino será eficaz para la producción compensadora del dispendio del 5 por 100.

Os he indicado, y quizá me he detenido mucho si he tardado dos segundos en decirlo, que el anticipo es una ficción. Yo digo que, además de que no puede sostenerse (luego veremos los hijos de esta criatura, luego veremos lo que da de sí ese anticipo, ahora hablo de la raíz), no solamente es de por sí una cosa sin realidad, porque no puede tenerla, sino que desaloja una realidad notoria, y la realidad notoria

es que el Estado, que, además de *propietario de las líneas es curador de la economía nacional y órgano de soberanía,* tres cosas en una, decide invertir en obras y material un capital, unos fondos, y desde el momento en que lo que hace es invertir un capital en obras y en material, está, desde el primer desembolso, a las ganancias y a las pérdidas, a los productos de ese capital, y no a un interés de tanto por ciento para lo cual sería necesario que alguien recibiese el capital y procurase compensar la posible pérdida con un interés. Para las tarifas y para todo el problema, esto tiene una trascendencia enorme, que hallaremos luego.

El anticipo, pues, a mi juicio, es un estorbo, y es un estorbo artificial, absolutamente innecesario.

Dividendo fijo al accionista.—Ahora no me detengo—no hace falta—ni a mirar siquiera el tipo, ni la cuantía, ni el modo de regular la importancia pecuniaria del dividendo, un dividendo fijo, en parte asegurado por el Estado o asegurado en todo, es igual; porque desde que se habla de eso, así como en el anticipo, es decir, en la aportación que el Estado hace al negocio ferroviario, se trabuca y se cambia el título, la intención y el fin del desembolso y de la acción del Estado, aquí también se trabuca y se desvanece a los accionistas; porque ya el accionista no es aquel individuo de una Compañía que iba a buscar en una explotación los provechos del negocio y su participación en él; ya está jubilado; tiene recibida del Estado la seguridad del dividendo, con la particularidad de que el Estado, que sale garante del dividendo, que se lo asegura, no va a administrar las líneas. Porque todavía se explica en el que arrienda una huerta, que diga: "Te daré tantas pesetas, porque cosecharé las hortalizas". El Estado aquí no cosecha nada. Eso será bueno o malo, conveniente o no, pero lo que digo es que va contra la esencia de las cosas y, por lo tanto, no en camino de desenredar, sino en camino de dificultar el desenredo, y como ahora no quiero más que dar aquí una muestra de la razón que tengo para no asentir a ello, paso adelante.

¿Cómo efectuará el Estado su aportación? Lo que dice la base novena es cosa que habrá que aclarar; pero yo precisamente no hago consistir ahora mi observación en la obscuridad, sino en la importancia de la materia. Porque dice la base 9.ª:

"Las obras de adquisición de material que el Estado ha de realizar para mejorar las líneas actuales y ponerlas en buen servicio, se harán interviniendo el Estado y las Compañías en la forma que determine el señor Ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles."

Comprendo bien—además lo sabemos todos; lo habíamos de ignorar y nos lo explicaríamos por igual—que las Compañías, que, naturalmente, eran las llamadas a ello y estaban además impulsadas por su interés, muy laudable, tenían estudiadas obras, mejoras, ampliaciones, etc.; y aun en aquellas que no tengan estudiadas, la experiencia de la explotación les hace de un consejo insuperable para oídas, para escuchadas, para consultadas. ¡Ah! Pero la Compañía—que a veces tendrá un interés que al Estado le haya de parecer bien, muchas veces, cumpliendo con su obligación, respondiendo a su naturaleza, persiguiendo su interés exclusivo, que para eso vive—tiene una finalidad totalmente contraria a la del Estado, cuando se va al rescate y a reformar las redes, como deben ser, y a dirigir las corrientes del tráfico según la conveniencia pública; porque muchas facetas de la vida, de la actuación de las Compañías consisten en la natural rivalidad y en el natural afán de atraer el tráfico a sus líneas y apartarlo de las corrientes de otras Compañías; eso es elemental.

De modo que en opinión mía hay que dejar muy claro que las Compañías no pueden ser más que oídas, pero que la decisión es exclusiva del Estado en cuanto a la inversión del capital, y que esa inversión del capital es la obra de Estado, sin perjuicio de aquella excepción justificada que pueda haber para que en determinado caso la Compañía, que tendrá más facilidades acaso de realizarla, ejecute una obra por cuenta del Estado; pero esa no puede ser la regla, sino la excepción. Y la palabra intervenir me alarma: es decir, me alarmaría en un texto definitivo; ahora me agrada, porque es una ocasión para haberos expuesto la advertencia con que hemos de tratar este punto.

Dice la base que el anticipo del Estado—digamos la aportación del Estado—consistirá en las cantidades adelantadas para pago de personal, las invertidas en la adquisición de material y las que se empleen en obras por el Estado. Por si las cantidades adelantadas

para el personal son gastos de explotación de ejercicios pasados, que se liquidaron para provecho exclusivo de las Compañías, ¿cómo se puede sumar esa cantidad con esos otros cientos de millones? Si es una cantidad consumida y además una cantidad anticipada (ésa si que ha tenido mutuario, con la forma de devolución pactada, con relevo de interés, que no censuro), tiene una situación jurídica y una situación económica: la situación jurídica es haberse anticipado las cantidades en calidad de devolución, sin interés, con aplazamiento para el día incierto en que el excedente de productos baste, sin perturbar el tráfico, para la devolución.

Yo comprendo que eso se mantenga, que no haya motivo para alterarlo o que se modifique más o menos sustancialmente; todo eso lo comprendo; lo que no comprendo es que eso se llame capital de primer establecimiento de líneas, cuando se ha consumido en gastos de explotación en años en que ha explotado la Compañía, en uso de legítimo derecho, y eso lo debe la Compañía ni más ni menos que si hubiese sido carbón o cualquier otra materia de las que en gastos generales han sido consumidas. Este no es un reparo artificioso ni de leguleyo, no; esta es una realidad que vuelve a comparecer cuando hablamos de tarifas, y, por de pronto, ya es una desfiguración del consorcio, una dificultad de entender bien ese consorcio, el cual consorcio además no puede menos de ser una intimidad peligrosa—peligrosa—sin ofensa para nadie—entre el Estado y las Compañías, peligrosa a causa de la diversidad de seres y de situaciones; a eso aludía.

Excuso decir que con una intención laudable—porque claro es que el señor Ministro de Fomento y el Gobierno han redactado el proyecto con el ánimo de redactar el más conveniente proyecto que pudiera redactarse, no cabe duda—entre las cosas plausibles que perseguían al redactar el proyecto, era una la preparación, la facilitación del rescate, y a eso responde esencialmente el consorcio. Ha acercado el Estado a sí las Compañías, se ha puesto a intervenir su administración, se ha hecho accionista, ha secuestrado y sometido a su autorización el funcionamiento, la enajenación, la contratación de las Compañías, ha echado sobre el negocio común la carga hipotecaria y ha liquidado la otra, el otro pasivo de las Compañías; todo eso tiene la sana intención, plau-

sible, de facilitar y preparar el rescate. Lo que hay es que andando ese camino hacia esa venta, vamos juntos; y hay Compañías que tienen una situación normal, desahogada, y otras—sin que por ello haga reproche alguno, ni examine absolutamente ninguna de las causas—positiva y notoriamente están en situación difícil, están en cumplimiento de convenios de acreedores que son el primero, el segundo, el cuarto, con tales y cuáles escabrosidades y dificultades y con tales y cuales deficiencias que ellas lamentarán primero que yo, pero, en fin, que son realidades; y yo digo que esa es una compañía peligrosa, sobre todo porque el ir juntos, el borrar la pared por medio y el tú y el yo y la distinción de personas (no porque se supriman los nombres, sino porque la realidad los entremezcla en el consorcio), está persigiendo una ilusión, la ilusión de la liquidación. Porque no basta que digamos nosotros en la ley: las Compañías liquidarán el pasivo que no sea hipotecario; no basta, porque las que lo podrán liquidar serán las que menos importe que lo liquiden, aquellas que están en situación desahogada y normal; aquellas cuyo pasivo nos ha de preocupar mucho en cualquier contacto con el Estado, en cualquier difuminación de la línea divisoria de las responsabilidades, en cualquier oscurecimiento de las diversas personalidades contrapuestas, son las Compañías a quienes en balde mandaremos que liquiden, porque no pueden liquidar, y no podrían liquidar aunque conservasen una libertad jurídica y económica que las bases les quitan; no es falta de base, es falta de caja, falta de dinero; esto es lo que les pasa.

El Estado no tiene potestad para legislar de modo unilateral en materia pactada como esta

Pero ahora os llamo yo a otra consideración. Quisiera no molestar demasiado, pero el asunto es complejo. Todo esto de que os hablo, estas cuatro o cinco notas que a mí me ha parecido conveniente señalar en el consorcio, por hipótesis las trueco en excelencia, y en vez de los reparos que a mi pobre juicio esas cosas presentan, las convierto en cosas apetecibles y laudables sin reserva ninguna; y digo yo: bueno; y esto ¿cómo se hace? Esto no se hace más que de una de dos maneras,

o con el consentimiento, una por una, de todas las Compañías, o por una violenta imposición de la ley; una de dos cosas. Reconozco que tiene razón sobrada el señor Ministro de Fomento, por eso le alabo, para no haber ni intentado siquiera el avenimiento con cada una de las setenta y tantas Compañías. Evidentemente, el asunto no daba para tanta dilación, ni yo sé si la dilación habría sido fructífera; pero nos habla el señor Ministro de que está, me parece, conforme con las Compañías principales, la del Norte y la de M. Z. A. Aunque su señoría no ha hecho la afirmación, y ha hecho muy bien, categórica, yo doy eso por averiguado y resuelto: no lo sé; no sé sino lo que ha dicho su señoría, y su señoría no ha hecho afirmación categórica; me remito en eso, no sólo a lo que ha dicho su señoría, sino a más: lo doy por averiguado. Con eso no hemos adelantado un paso. Con estas dos Compañías, ya lo creo; con esas sí estamos conformes, ya lo hemos resuelto todo. Lo que hay es que quedan otras 70 con su albedrío, con su situación distinta, con su lengua expedita para alegar distinción de casos, etc.; y claro es que si en exploración era muy prolijo el intento de avenirse con cada una de estas entidades, "a posteriori", con la ley, con la gravitación de las cosas ya adquiridas y ganadas y a la conquista de lo que queda, excuso decir; quien haya negociado con gentes, ya sabe lo que es eso.

De suerte que no podemos pensar, que no podemos esperar al acuerdo; que no lo espera el Gobierno; porque—me habéis oído leer la base 17—esta ley obliga, deroga estatutos y leyes: y yo digo que eso no se puede hacer; como lo ha dicho todo el mundo; el propio señor Ministro lo ha dicho, aunque luego, aludiendo a esa ya casi determinada inteligencia con dos de las Compañías, ha mostrado que era un caso excepcional. Pero en eso no hay materia parva; es que no tenemos facultades para hacer eso, es que no tenemos potestad para hacer eso; e independientemente de las consecuencias que tendría el hacerlo, ya en el debate se han mostrado, si tuviésemos potestad, la prudencia nos mandaría no hacerlo. ¿Habéis intentado alguno de vosotros, porque yo lo intenté y no me atreví, habéis intentado lanzar la imaginación sobre las escabrosidades histórico-jurídicas de todas las Compañías españolas y lo que es el atravesar, en esa serie de vínculos, de obligaciones, de derechos, de convenios, de sentencias, de acuer-

dos; atravesar un precepto, una cuchilla? Pero si todo eso son derechos civiles de españoles y extranjeros, amparados en nuestros Códigos, ¿cómo podríamos nosotros, sin la renuncia de ellos, formalizada, autorizada, eficaz, lanzar al mundo un precepto que arrasase manigua tan intrincada?

De todo lo que he dicho hasta ahora saco una consecuencia, una consecuencia, que me parece la de Sancho Panza, la del sentido común, la más trivial que podéis imaginar, y es que si nosotros estamos delante de un complejo tan intrincado de personalidades, de derechos, de obligaciones, de situaciones varias, en vez de ponernos a inventar cosas, y de ejercitar para ello la voluntad, por bien intencionada que sea, y la facundia, por muy productiva que resulte, lo que debemos hacer es lo contrario: es replegarnos a la realidad y a la estricta justicia; para lo cual no necesitamos el consentimiento de nadie, con tal de que procedamos con estricta justicia y respetemos la realidad.

¿Y cuál es la realidad? Pues la realidad es sencillísima. La realidad es que desde el instante en que el Gobierno—conforme yo con ello—no va al rescate inmediato, ni señala fecha para el rescate, pero lo prepara desde ahora para cuando sea oportuno y deja subsistentes las concesiones, el Gobierno respeta un usufructo, un disfrute temporal que tienen las Compañías. Hemos de respetar, de veras, honradamente, lealmente, el usufructo temporal de las Compañías; y el Gobierno, por motivos de Estado, por motivos de política económica, por toda clase de consideraciones, hasta el punto de haber llegado, me parece, a una casi unanimidad en esa materia—digo yo; respeto las opiniones, que no se han manifestado, en contra—con un general asentimiento se dispone a grandes sacrificios pecuniarios para poner las líneas y su material en estado de buen servicio y ampliarlas. Pues eso es un propietario (porque lo es el Gobierno de las redes actuales) que mejora su establecimiento, que amplía su establecimiento. No había de existir más que el vinculo civil, había de tratarse de un usufructo civil y privado, y entonces ya el propietario no necesitaría el consentimiento del usufructuario, con tal de respetar el usufructo. Pero aquí además, intervienen otras muchas cosas, interviene el carácter público del servicio; el carácter público que han tenido siempre las obras; interviene, no ya el beneplácito, que no necesitaríamos, la instancia viva de las Compa-

ñías. De manera que no cabe duda que el Estado, sin atropellar a nadie, sin salirse de su derecho, con la frente muy alta y el manto muy limpio, dice: yo voy a mejorar mi obra, mi propiedad, mis líneas. Y como esto lo hace el Estado invirtiendo en las líneas suyas, que han de ser de su propiedad, con un usufructo temporal en las actuales, sin usufructo en las otras que se construyan, como el Estado mete en esa obra, en ese establecimiento industrial su capital y no puede el Estado quitarle el usufructo al usufructuario—no lo intenta, ni lo sueña, ni lo desea; pero además no podría—, pues claro es que la indivisibilidad de la explotación y la forzosa explotación del usufructuario hace que el usufructuario sea un gestor obligado de la explotación del capital que aporta el Estado. Esa es una realidad inexcusable.

La realidad recomienda que la personalidad de las Compañías permanezca incólume, exenta, vigorizada, responsable, capaz de administrar

De modo que la realidad nos ha traído a una comunidad con las Compañías; pero ¿en qué? En la explotación y en los productos, y nada más. ¡Ah!, ya lo véis: la realidad nos recomienda que esa personalidad de las Compañías permanezca incólume, exenta, vigorizada, responsable, capaz de administrar lo nuestro y lo suyo; no hay más remedio que lo administre; y va a ser administradora de una comunidad de explotación, y vamos a regular la comunidad de explotación; pero ya no es capricho, ni una invención; vamos a regularla. Y ya nos bastan las dificultades que hay en el camino; pero ¡qué diferencia de eso a las incorporaciones de capitales y a todas las complicadas estructuras que lleva en su seno el consorcio! De todas aquellas cuestiones me ausento; no necesito ya pensar cómo se capitalizan y cómo se fijan los capitales, ni si es bueno el tanto por ciento; de todo eso no necesito ocuparme, porque esas son las invenciones del consorcio que no viene a cuento, que no existe: lo que yo tengo aquí delante es una comunidad de explotación; vamos a regularla y a regularla de modo que nadie pueda decir que se perjudica a una de las partes, cosa que será ardua, pero que no es el arco de iglesia más grande que se haya construído.

Claro es que, desde el instante en que nos ponemos a considerar la explotación de las líneas, después de la novedad de incorporar el Estado por inversión sus propios fondos, surge por delante y casi se enseñorea el problema de las tarifas.

Notad, señores, que hasta ahora, desde que hay concesiones de ferrocarriles en España, el torcedor de los Gobiernos, el de los que utilizan los transportes en la economía nacional, probablemente el de las Compañías, no lo sé, lo supongo, han sido las tarifas; porque la posición de las entidades y de los hechos era ésta: que la tarifa era un interés económico privativo de la Compañía y al propio tiempo un influjo formidable sobre la economía nacional, encargada al desvelo tuitivo del Estado, a quien acudían, naturalmente, todos los interesados en el uso de los ferrocarriles, y el Estado tenía en las concesiones un hilillo de facultades, más o menos filtrado, más o menos metodizado, más o menos establecido, con el cual iba bandeándose; porque no es soberano en esa materia de tarifas. Por fortuna, eso ha terminado; ha terminado "ipso jure"; porque ahora la tarifa es tanto de la Compañía como mía; no mía como soberano, ni como tutor de la economía pública, sino mía como patrimonio de una persona jurídica que tiene un capital invertido en un negocio industrial. Esa "Dirección de propiedades" (con este nombre quiero dar figura a la idea), ese Estado propietario, ese es el que se tutea con la Compañía en materia de tarifas, y es tanto como ella, y tiene el mismo derecho que ella; y es claro, la Compañía no puede pretender que sea ella la que establezca la tarifa para explotar mi capital, que acaso sea mañana mayor que el suyo, camino va de eso; ni yo puedo pretender que la Compañía se conforme con lo que diga el mandatario de esa "Dirección de propiedades". No pretendo eso; lo que digo es que ya no estamos como estábamos; que ya no es el interés de la Compañía frente a la autoridad del Gobierno; que son dos patrimonios, uno frente a otro, iguales, tú por tú.

Lo que debe ser el Consejo Superior de Ferrocarriles

Pero, ¡ah!, la cosa varía fundamentalmente, porque si son dos patrimonios iguales, la Compañía y el capital, la propiedad del Es-

tado, han de deliberar, y se acordarán o no, porque si no se acuerdan habrá que dirimir la discordia de algún modo; pero deliberan tú por tú. Y eso evoca en seguida la figura del Consejo Superior de Ferrocarriles; porque ahí es donde tienen que deliberar, ahí es donde tienen que concurrir y que buscar el acuerdo. Lo cual significa que ese Consejo Superior de Ferrocarriles no es el de la base primera, ni se parece a él; sin perjuicio de que el tal Consejo tenga aquellas facultades consultiva y todas las demás que queráis asignarle; pero tiene que ser una cosa completamente distinta, tiene que ser la delegación, el mandatario de las Compañías y del patrimonio del Estado, entre otras muchas cosas que le incumben, para las tarifas, para tener él en su mano, con la autoridad propia, el establecimiento de las tarifas ordinarias. Yo no creo que sea de derecho, aunque sí de gran conveniencia, que esa confrontación, además de los dos dueños, los dos propietarios, el propietario y el usufructuario, los dos interesados en la explotación, asistan representaciones auténticas y genuinas de los intereses económicosociales a quienes afenten las tarifas, no para darles paso deliberativo ni para que prevalezcan, no; pero para que sean oídas, porque oyéndolas, evidentemente será más fácil poner en la posible armonía las naturales aspiraciones del consumidor de los transportes y la responsabilidad de los gestores de su retribución, de los ordenadores de su retribución.

Me parece que en el ánimo del señor Ministro de Fomento está diciendo: "Pero ¿se ha vuelto loco? ¿Y el Estado?" ¡Ah! El Estado, fuera del Consejo, para cumplir su oficio; porque el Estado tiene que cumplir su oficio después. Dentro de ese Consejo pueden ocurrir dos cosas: puede ocurrir que estando el Consejo bien constituído, insuperablemente constituído, en las deliberaciones el número de mayoría para los acuerdos no sea suficiente para dar a los acuerdos autoridad, y surja el empate. En cualquier Corporación ocurre eso; eso es común a todas las Corporaciones. ¿Quién ha de decidir el empate más que la autoridad suprema de la Nación? Pero hay otro caso: siendo como es el Consejo, no una junta de accionistas, la reunión de intereses homogéneos, sino la cita, y la vista, y el debate, y la contraposición de intereses opuestos, puede ocurrir que las cosas marchen y se concreten dentro del Consejo de modo que se vea un interés acorra-

lado por los otros, en peligro de ser sacrificado inicuamente, y entonces es cuando el Gobierno necesita haber estado fuera para discutir como árbitro, como órgano de justicia, para dirimir, para resolver; que al fin y al cabo, el Poder público es el que decide de nuestra vida y de nuestra hacienda; no hay otro. Por eso creo que en el régimen ordinario, el Gobierno, como Gobierno, como Autoridad, no ha de asistir; ha de asistir el delegado de la propiedad, que está directamente interesado en que las tarifas tengan las condiciones de que luego hablaré.

Hacer unas tarifas ferroviarias no es convenir prudencial y discrecionalmente los precios de los transportes. Es una operación técnica, es una rama profesional de la economía, que tiene sus polos inconmovibles. Decía el Sr. Cambó, con mucho razón, que eso no significa que automáticamente, rutinariamente, haya que ir por kilómetro y peso fijando la tarifa, no hay un arte, que la experiencia ilumina y rectifica y dirige, para recargar unos trayectos y para disminuir otros. Todo eso es la técnica ordinaria de las tarifas, y en eso es en lo que yo digo que el Gobierno no tiene que estar presente como autoridad, aunque esté el mandatario de su propiedad como lo está en tantos otros asuntos. Eso ha de ser dentro del Consejo Superior una entidad autónoma, una autoridad con facultades ordinariamente propias ¿Sometida esa autoridad al Estado? Ya lo creo. Pues qué, el mismo Estado, persona jurídica, ¿no comparece a liquidar con nosotros cuando tenemos algo que ver con él, y delante del juez comparece el Estado? Naturalmente. Pues con esa distinción entre el soberano y el propietario es como quiero yo que el Gobierno quede fuera del Consejo para sus menesteres, que son los que he dicho y otros. Porque el señor Ministro se preocupa, con mucha razón, de una cosa a la cual no he volver la espalda; dice y piensa el señor Ministro de Fomento: ¿Pero es que el Estado no va a tener la facultad de modificar esa tarifa ordinaria con una rebaja que interesa, permanente o transitoriamente, a una región, a un producto o a un caso? Su señoría quiere reservar al Gobierno esta facultad; yo no quiero privarle de ella. Pero el Sr. Cambó, delante de esto, decía—yo recomiendo a todos los señores Diputados que reflexionen sobre lo que decía el señor Cambó—: Si el Estado Autoridad, si el Gobierno ha de resistir los

asedios con alegaciones de motivos para que se rebajen las tarifas ordinarias, estamos perdidos. Esta idea la suscribo yo: estamos perdidos. Sin ofensa para nadie, por la estructura de la dinámica de nuestra vida pública, ahora y en mucho tiempo estamos perdidos; porque todo lo que logremos ver, cuando lo veamos, será algún trimestral aplazamiento; el sucesor del que haya resistido accederá. Y el que no opine esto no tiene memoria, porque habrá vivido entre nosotros y habrá presenciado lo que estamos presenciando todos. Por eso dice el Sr. Cambó: lo único que puede garantizar la seriedad de las tarifas y librar al Estado de una ruina incalculable es que los intereses recíprocamente se correspondan, se atemperen, por lo cual una rebaja en una tarifa, en un trayecto, en un período debe suponer la compensación en el resultado global, de modo que vaya embebida en toda la enjundia de las tarifas aquella excepción que se haya tenido que hacer.

Yo reconozco que eso de obtener una rebaja con reversión de ingresos, motivada por consideraciones de política económica, no es una cosa técnicamente perfecta ni recomendable para llevarla a la vitrina de una exposición de economía: lo reconozco. Lo que digo es que con la ropa que usamos aquí, si no nos vestimos así, quedaremos pronto desnudos. Pero, en fin, reconozco que sobre esto caben opiniones, y no me extrañaría que sobre eso no influyera mi parecer.

Para ese caso yo tengo que decir que no podemos aceptar la solución de la base, porque la base resuelve el caso diciendo: "El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de administración de cada Compañía, y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas las atenciones, si considera que en algún tiempo, o en determinadas zonas españolas, no es posible establecer tarifas más elevadas, sin daño para la economía nacional. En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías, o bien cubriendo directamente el déficit, saldará la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía, si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía exclusivamente a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado." Comprenderéis—no hace mucho lo ha dicho el Sr. Cambó, y no necesito repetirlo—a qué dificultades se presta esa relación de causalidad excesiva entre la rebaja y el re-

sultado final de la explotación. Pero es que, además, no veo la justicia, aun aparte de la dificultad, de las trabacuentas y quimeras que habrían de surgir constantemente entre el Estado y las Compañías, por este sistema. Para mí la cosa es muy sencilla, después de haber salida del reducto de prudencia de que hablaba el Sr. Cambó, que yo a eso me atengo.

Pero estoy discurriendo en la hipótesis de que eso no prevalezca, y en esa hipótesis digo que la rebaja de una tarifa o de veinte, en un trayecto o en cien, para un plazo corto o largo, es una cosa cuya tasación no ofrece duda ni dificultad alguna para este Consejo Superior. Y no se debe hacer rebaja de esta índole sin que, antes de entrar en vigor esté tasada, evaluada, con guarismos o con fórmulas algebráicas, que es igual; porque, claro es, como se conoce la explotación por la tarifa modificada y se va a conocer la explotación con la tarifa nueva, con su aumento o disminución de unidades y su producto, para un técnico es coser y cantar evaluar la rebaja. Y esto es lo que hay que hacer; pero no esas fórmulas de las cargas financieras y de pagar el saldo de una explotación.

He hablado hasta ahora del órgano y de la forma y procedimientos para las tarifas. Siento fatigaros demasiado (*Denegaciones*), pero el asunto no consiente ser tratado con vaguedades. Abreviaré todo lo posible.

Bases racionales y justas del cálculo de tarifas

El criterio esencial para las tarifas es una cosa que está fuera del Consejo Superior. Las tarifas tienen que cubrir: primero, gastos de explotación y del servicio; segundo, las retribuciones justas del capital actuante en la producción del transporte. Es indudable; que el capital invertido en el instrumento de transporte, en el establecimiento industrial ferroviario no sea estéril, es una necesidad notoria de economía pública, es un supuesto necesario para el uso venidero del crédito. Esto es elemental. Al lado del reembolso de los gastos de explotación, pongo yo la retribución razonable y justa del capital actuante en la producción del transporte.

Vamos a ver cómo la base 4.ª anuncia la norma substantiva de

fondo a que se ha de atener el Consejo Superior, o quien sea, para hacer, para ordenar las tarifas, en una palabra, el rendimiento que las tarifas han de procurar. Dice la base 4.ª: "Las tarifas deben tender a un rendimiento que asegure gastos de explotación, cargas financieras (con el 5 por 100, puesto que estoy hablando de la base donde esto figura), pensiones de retiro, dividendo fijo, asignado a las acciones y beneficio preferente hasta el 2 por 100, primas de buena administración y para el personal." Claro es que la lista es alarmante con sólo leerla. He oído discutir si esto lleva una elevación de 5 por 100, ó de 10 ó de 15 por 100, y no sé de eso una palabra. Por eso, nada digo. Para legislar en esto no necesito saber nada; porque lo que puedo ver son los elementos y la justicia con que se los recapitula. Eso sí que debo conocerlo, en el límite de mis facultades.

Gastos. Lo único que falta ver—no está en la base, sin duda está en la intención, en el pensamiento—es que yo entiendo por gastos todos los que son de veras gastos, provengan de donde provengan, todo lo que se consume en la producción. Estamos conformes.

Cargas financieras. Yo ya he eliminado el 5 por 100; yo no puedo admitir el 5 por 100 para que las tarifas lo cubran, porque eso es una ficción, una cosa extraña a la realidad, que recarga enormísimamente la suma total que han de cubrir las tarifas, que hace imposible las tarifas, a mi juicio, en todo caso las hace injustas, que es lo que a mí me importa más. Las obligaciones emitidas por las Compañías son cargas financieras; pero, entendámonos, las obligaciones cuyo capital, que devenga interés, no rebase la realidad económica actuante en la producción del transporte, sí, porque claro es que las obligaciones que están en ese caso son una vía por donde el capital viene a la obra, y si actúa ese capital en la obra y engendra el producto, después el producto ha de cubrir la remuneración de ese capital; ¡ah!, pero si, como acontece muchas veces, además de eso y sin relación ninguna con eso, en una notoria divergencia con eso, en una divergencia históricamente escandalosa, pero eso no me importa, realmente hoy, hay una expresión de capital en obligaciones que no guarda relación ni se conforma con el capital actuante económicamente en la producción, eso no, porque si se obliga a que éste rente, se impone a la tarifa una carga que

no puede llevar, e imponerla a tarifa, es extraer al contribuyente, al ciudadano, inicuamente esta cantidad. (*Muy bien.*)

Pensiones de retiro. Las pensiones de retiro son incontestables; yo no sé si son gastos de explotación o cargas financieras, sé que son de una legitimidad incontestable, y que las tiene que cubrir la tarifa.

Y llegamos a los dividendos. Yo no he reconocido el 5 por 100 a la aportación del Estado; se me empareja con el dividendo del accionista la retribución del capital del Estado; se me empareja, pero las parejas suelen ser el varón y la hembra y no de dos sexos iguales; aquí le toca al Estado uno de los dos sexos que he nombrado, le toca legítimamente, y no puede quitarse las faldas. (*Risas.*) Hay que examinar, hay que considerar separadamente los dos capitales. Decir que no sea seguro ni fijo el dividendo, no significa que no deba ser cierto, que no deba ser verdaderamente cierto, con tal de que nos refiramos siempre al capital que consiste en el establecimiento que presta el servicio de transportes, y no a figuras nominales de dinero escritas en papeles mejor o peor litografiados, porque eso no da producto ninguno, ni tiene nada que ver con el capital. Repito lo que he dicho antes, porque ocurre con las acciones, aunque no sea tan frecuente, lo que con las obligaciones; pero al capital que actúa en la producción hay que reconocerle un rendimiento cierto. ¿Y el Estado? ¡Ah! El Estado en cuanto adquiere material y construye obras en las líneas y redes que son de su propiedad, hace una inversión de dinero, como podría hacerla en la adquisición de un edificio para servicios públicos de otro género; pero el Estado puede tenerse que resignar con una inversión poco productiva, de inseguros redimientos, de rendimientos remotos, por móviles muy plausibles que le impulsen con la eficacia de una obligación ineludible.

Si él hace la inversión a sabiendas de que no va a tener esa inversión un rendimiento igual o análogo al rendimiento de establecimiento que existe hoy y que está sometido a usufructo, sería contradictorio que el Estado se *colocase en una paridad absoluta con la Compañía en lo que se refiere a la efectividad de rendimiento de la tarifa.*

Y aquí es donde entra, agigantándose, la figura y el cometido del Consejo, porque es el único órgano que puede hacer eso, que puede

juzgar, que puede resolver, que puede distinguir eso, porque son los casos innumerables, son de una variedad indefinida; de modo que no podemos decir, yo no puedo decir, a conciencia, que las inversiones del Estado han de tener idéntico trato en la formación de tarifas que las inversiones de capital que ya esté actuando en el establecimiento industrial; y yo no soy capaz de replantear sobre el papel el pensamiento, con números, porque eso requiere una pericia ante la cual me inclino, pero esa pericia tiene que estar en el Consejo Superior, porque depende de los casos, de los balances, de las circunstancias todas de cada Compañía.

En cuanto a las primas, la prima al personal es, a mi juicio, gasto de explotación, es una ampliación, un complemento de la remuneración del personal que sirve en la línea, y la prima de la Compañía, una vez quitado el dividendo fijo, no tiene razón de ser, porque todo el dividendo es y debe ser prima, porque esa es la naturaleza de las cosas. De modo que las tarifas, en suma, tienen que cubrir los gastos de explotación, todos ellos, con la prima de buena gastión al personal, tienen que cubrir las obligaciones hipotecarias, las obligaciones emitidas por la Compañía, hasta la coincidencia o equivalencia con el capital efectivo actuante en el establecimiento industrial y tienen que cubrir los rendimientos de las acciones, en primer término, con la preferencia que dice el proyecto. Naturalmente que la fórmula de expresión es otra dentro del otro sistema; pero por delante del Estado, en línea distinta del Estado, el capital de las acciones, con tal que no exceda, juntamente con las obligaciones, del activo capital económica e industrialmente funcionando en la línea; y en cuanto al Estado, hay que retribuirle en la medida que el Consejo Superior o el Estado (yo no sé que lo pueda definir más que él) reconozca la producción, la rentabilidad, la eficacia productora del capital del Estado.

Bases del sistema de reparto de beneficios

El sistema del reparto de los beneficios, cuando se mira de primera intención es muy sencillo. *Si no se tratase mas que de relaciones de orden privado* y las inversiones del Estado fuesen las de un propietario cualquiera de una finca usufructuada con arreglo a la ley

común, claro que la proporción del producto indiviso sería en relación a esas inversiones; pero no es tan sencilla la regla, porque intervienen miramientos de economía, respetos de crédito, de los cuales no se puede desentender la ordenación que la ley haga del reparto de los productos de la explotación; pero el sistema de la base consiste en señalar esa retribución, la parte de productos que corresponde a las Compañías por medio de una capitalización de acciones; y yo no voy a insistir sobre lo que ya se ha examinado en este debate y seguirá examinándose probablemente por otros oradores acerca de los años anteriores a la guerra, de la anormalidad, de la mayor o menor amplitud de la base de la media que se busca para la reversión. Lo que digo es que la cotización a mí no me puede parecer nunca criterio, nunca fórmula de justicia, nunca cosa que me tranquilice, nunca, jamás, como quiera que se haga, como quiera que se busque la media, nunca. ¿Por qué? Porque la cotización es la voz delicada, sagaz, penetrante, insuperable del mercado para estimar un complejo intrincadísimo de cosas: la producción, el porvenir, las esperanzas, circunstancias más fáciles, manejos de grupos del mercado, ¡qué sé yo! Uno de los elementos de la cotización es la producción, pero notad una cosa, señores, y es que siendo, como es, un elemento muy principal de la cotización el rendimiento de la línea, lo mismo en la parte que se reparte que en la que se reserva, porque todo eso lo estima muy bien el mercado, la cotización en ese elemento del trabajo mira el rendimiento neto, y nosotros ya hemos separado el coeficiente de explotación; ese ya lo hemos detraído. Vamos a partir productos netos habiendo nosotros cargado con todas las consecuencias de un mayor o menor coeficiente de explotación.

Pero hay otra cosa más decisiva y más clara. ¿No suben y bajan las acciones? Pues la prueba de que no representan el capital industrial es que suben y bajan, porque el establecimiento industrial no sube ni baja. Subirá o bajará con un ritmo armónico de amortización y de deterioro, pero lo que es valer más hoy que ayer, ¡oh!, eso no, y eso denota que la cotización no es el signo del valor que está produciendo, del establecimiento industrial (*Rumores.*) No hay más que una regla cierta, no hay más que una norma justa para el reparto de los beneficios. Lo que hay que hacer es una proporción con los elementos del

establecimiento industrial que los engendra. Al Estado le computamos lo que ha aportado, con un coeficiente de deterioro de las cosas en que se han hecho las inversiones, que se deterioran de año en año; le tasamos su capital por el coste de las obras y del material, corregido el coste por el coeficiente de deterioro, y de la misma manera hay que hacer con las Compañías, computando el coste de los elementos materiales del establecimiento que están trabajando para producir, y ese coste tiene que constar en cualquiera contabilidad, y el coeficiente de deterioro, que tenemos que saber. Ya sé yo—ya lo dijo también el Sr. Cambó; lo ve cualquiera—que una contabilidad no intervenida necesita espurgos, correcciones, y habrá que hacerlos, y ese coeficiente de amortización estará bien o mal en los libros, pero ahí están las cosas para examinar su estado de servicio como medio de contraste. Será engorroso o no; peréceme haber oído al señor Ministro decir que lo consideran muy difícil los técnicos, pero no hay más que este camino, porque todo lo demás es arbitrario, todo lo demás se aleja del camino de la justicia: hay que acomodar el producto de compra de las acciones al valor real de los establecimientos industriales.

Ya he dicho antes que no estamos dentro de esa relación de mero derecho privado, y que no basta tener los capitales respectivos para referir las cosas a los productos. ¿Por qué? Porque siendo las obligaciones una deuda de las Compañías, privativa de las Compañías, si resultase que el Estado retiraba de los fondos de producto alguna cantidad como beneficios sin haberse completado el pago de las obligaciones hipotecarias, sería muy difícil evitar que el mercado bursátil el mercado total económico donde están los valores ferroviarios, no creyese que el Estado se llevaba algo que debía respetar, y la consideración de este daño que podría sufrir el crédito de los valores ferroviarios para el porvenir, es de un inmenso peso en la conciencia del Gobierno, que asiste, no sólo por el interés del patrimonio que va a las líneas sino por la tutela que tiene sobre la economía general.

Yo creo que cuando una Compañía esté en situación anormal, cuando una Compañía tenga una representación productiva onerosa para el rendimiento, que no exceda del capital efectivo, el Estado hará bien en anteponer la percepción de los acreedores hipotecarios a cual-

quiera suerte de dividendos que él retire, que es una parte de justificación de la idea del proyecto, que declara a cargo del consorcio las obligaciones hipotecarias.

A eso no puedo yo llegar, ni creo que debe llegar el Gobierno. Porque hay casos notorios, y entre unos y otros habrá una gradación innumerable, en que se está experimentando que las líneas no soportan, aun después de soportar penosamente los gastos de explotación, el servicio de intereses y de amortización de obligaciones; y cuando la realidad de las líneas es ésta, no habría derecho para llevar los recursos del Estado a colmar esa sima, a sanear eso que halla la ley en mal estado, porque sería insondable la absorción de recursos y el alejamiento de la participación efectiva del Estado en los rendimientos de las mismas líneas.

De modo que en eso del pasivo hipotecario de las Compañías hay que tener siempre un miramiento distinto del estricto derecho del Estado, yo lo reconozco; pero ese miramiento en interés del crédito no puede tenerse con los ojos cerrados, igual para las Compañías que viven en normalidad y que tienen un pasivo proporcionado al capital actuante de la explotación y aquellas otras Compañías de quienes la experiencia de sus balances y su actuación jurídica y económica dicen que están en descubierto actual y anterior; y el Estado no va a atender a eso, porque eso sería invertir los fondos públicos para no darles el destino a que todos debemos dedicarlos.

Lo que la ordenación ferroviaria debe regular y lo que debe respetar

En resumen, para el intervalo de ahora al rescate, que es lo último que tengo que hablar (siento que sea lo último, porque quisiera ya terminar; lo haré cuanto antes), la ley debe circunscribirse a regular la comunidad de explotación, que es la única realidad nueva, y la única cosa que pide nuevas reorganizaciones, dejando todo lo que pueda subsistir de lo actual intacto, y la personalidad de las Compañías archi-intacta, y dentro del régimen de comunidad de explotación, constituir el Consejo Superior de Ferrocarriles, *no como un consultor del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de lo que sea, sino*

esencialmene como un organismo autónomo, al cual hay que transferir, por la ley, las atribuciones sustantivas, las facultades efectivas para todo el régimen económico e industrial de los ferrocarriles del Estado y de los intereses del Estado en las líneas actuales.

Para el reparto de productos y para el fondo esencial de las tarifas, lo que he explicado, fatigando vuestra atención, o lo que sea mejor, rectificando mis errores; porque una cosa es la exposición del concepto total, y otra cosa es que, al exponer mi apreciación, no esté equivocado, que seguramente lo estaré mucho; pero en cuanto a apartarme en absoluto de la idea de establecer el consorcio con las ficciones contrarias a la realidad, y embarazosísimas para el desenlace, que he examinado al principio, en eso mi opinión es absoluta, es irreductible, hasta ahora al menos. Tendría que variar mi convencimiento.

Lo que debe ser el rescate. El Estado, guardián del derecho y curador de la economía nacional, no puede echarse al camino a desvalijar accionistas y obligacionistas

Y vamos a hablar del rescate que, por fortuna, es cosa mucho más breve. El rescate. Estamos conformes. Así como al principio, a propósito del intervalo me conformé, me conformo con la idea sustancial del proyecto del Gobierno: preparar ahora el rescate, dejarlo expedito para cuando se haya de efectuar, sin señalar la oportunidad. Pero se habla de rescate de acciones y rescate de líneas, y son dos cosas enteramente distintas. El proyecto propende al rescate de acciones, cosa complicadísima, porque es claro que, verificándose el rescate de acciones, no necesitaba escribirse la base 12. ¡Pues no faltaba más sino que, al rescatar todas las acciones, no entrase en el rescate todo eso! Todo eso y lo que no se dice. Porque, ¿cómo se ha de sorber la persona sola? Con esa persona y ese haber va el pasivo, señor Ministro, y no basta haber dicho "liquidarás", porque eso se dice con intención de que ya esté saneado al tiempo de sorberlo, pero no se sanea, y si hay que sorberlo, se sorbe con todo lo que tiene, y eso es muy antihigiénico.

El rescate de acciones se concibe teniendo delante verdadera, positiva y terminada, la liquidación y el saneamiento, y ya de eso no necesito decir nada de interés, porque estamos todos enterados. El rescate de líneas. ¡Ah! El rescate de líneas está previsto en las concesiones, y el Sr. Cambó, no de ahora, de siempre, es un entusiasta partidario, un panegirista de la cláusula; lo ha escrito, lo ha dicho, lo ha repetido hace pocos días en su admirable discurso. Y frente a esa, hay otras opiniones, que creen que no es tan perfecta, ni tan eficaz, ni tan útil la cláusula. El Sr. Ministro de Fomento es uno de ellos, y le hemos estado escuchando defender la tesis, frente a la del Sr. Cambó. Principalmente, las observaciones del Sr. Ministro, si no recuerdo mal, atañían a uno de los dos aspectos que tiene el asunto.

Porque la cláusula concesional tiene dos aspectos: mira a la compensación reivindicatoria, reversiva del rescate, a lo que comprende, y a lo que a la Compañía litiga y discute si comprende o no comprende la reversión, y el otro, es el señalamiento de la anualidad.

En cuanto al primero, ya cuidaba el señor Ministro, como era natural en su sagacidad, en su experiencia y en su prudencia, de poner enfrente de las observaciones del Sr. Cambó, las cosas que han ido diciendo las Compañías, y que tenían preparadas y discurridas, que él no aceptaba. ¡Ya lo creo que no aceptaba! Pero, en fin, decía que no se podía forzar. Y sobre eso de forzar y abusar de las Compañías tengo que hablar, porque he oído explanar el tema y me ha atraído. Y vais a ver lo que es, digo, lo que yo opino de eso.

Es indudable, el Estado, todo el mundo lo dice y yo con todo el mundo, el Estado no puede salir a la carretera y echarse al camino a desvalijar a los accionistas y obligacionistas en cualquier forma que lo haga y por cualquier procedimiento de intervención. Eso es evidente. El Estado tiene que ser justo, siempre justo. Y en esta ocasión, el Estado, movido por consideraciones de interés público, de un celo plausible, por conveniencias nacionales, buscando el fomento de la economía de toda España, su prosperidad, su adelanto, va a hacer cosas notoriamente beneficiosas para las Compañías, provechosas para las Compañías, que las sacan del atolladero, que sanean y ponen otra vez en condiciones normales a las que las circunstancias habían desbaratado enteramente. Yo no pido, yo no pretendo, no aprobaría que se pre-

sentase a las Compañías la cuenta de este beneficio, no; porque las Compañías son una realidad económica importantísima en el país, y en provecho de todo el país se hace, y como se beneficiaría una fábrica que tuviese yo y un campo que tuviera otro, se beneficiarían también las Compañías. Pero, ¡ah!, poco a poco, que la ley ha de ser justiciera, y si circunstancialmente es bienechora y provechosa, no se le puede responder con un criterio de artimañas, como el que iba enumerando el señor Ministro de Fomento. No se puede corresponder así, porque entonces el Estado tiene la obligación de decir: aquí están los beneficios, si los tomas razonadamente y de buena fe; pero tomar los beneficios y aprovecharse luego y usar de la cláusula y de sus dificultades de expresión para esa serie de cosas que están en los servicios, no hay que tolerarlo.

Lo que significa eso es ahora, ahora, cuando tenemos que definirlo clara y terminantemente, que es lo que queremos, porque el concepto de la cláusula es clarísimo, la verdad sabida y buena fe guardada del lema tradicional no nos dejará vacilar la pluma. Revierte todo lo que pertenece a la explotación de la línea, y lo demás, lo que no pertenece a eso, no nos importa; el Estado no necesita aclararlo, no debe decirlo. Y todo lo que las incipientes cuestiones enseñan se ha de aprovechar para declarar qué es lo que revierte, y si el texto vigente no era claro, que lo sea el de ahora, porque no haremos más que justicia y cumplir con nuestro deber, sin quitarle a nadie nada, porque la revisión es eso.

Ahora la otra fase de la cláusula, que es la de la fijación de anualidades, creo que sería un error innovar la cláusula vigente en relación con lo que se da al Estado, que es la legítima facultad de recoger la propiedad y de no desembolsar de presente todo lo que resta del producto, sino ir pagando anualidades, y creo que hay que conservar la opción entre rescatar con anualidades hasta el fin del término, hasta que deba ser, y rescatar cancelando esa obligación periódica, porque a las dos cosas pueden inclinar las conveniencias públicas, circunstanciales. Y en las bases echo de menos, o yo no lo he entendido, y me alegraría, porque todo lo que sea coincidir me agrada, no he entendido que se preserve y se salve este importantísimo derecho. Claro es que puede haber muchas ocasiones en que no convenga ejercitar-

lo, en que sea más provechoso cancelar de una vez el valor del usufructo, y el Estado ha de poderlo hacer. ¿Y entonces? Entonces la base dice: El valor de las acciones—se va al rescate de acciones—será la capitalización al 5 por 100 del dividendo medio obtenido por todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que pueda exceder del valor nominal ni sea inferior a la capitalización que representa el 3 por 100 del dividendo fijo que se le reconoce en estas bases.

Yo confieso que cuantas veces he reflexionado sobre esta base, he venido a parar en que debo tener obturada alguna vía mental, porque a mí no me cabe en la cabeza, como se dice vulgarmente, que se hable de capitalizaciones, ni al 5 ni a ningún tipo, a este propósito. Porque ¿qué significa el rescate? El rescate significa la cancelación del derecho del usufructuario, por un número de x años, a percibir una pensión, veinte años, treinta años, catorce años, según cuando ejercite el Estado su derecho. De manera que el número de anualidades que resten por pagar el día que el Estado determine el rescate, es el coste de dicho rescate. ¿Cómo la fórmula de la base prescinde de eso, que es la esencia misma de lo que se va a hacer? Si de lo que se trata es de quitarle, expropiarle, indemnizarle, compensarle al usufructuario las anualidades que le faltan, ¿cómo es que la base no menciona para nada las anualidades que le faltan y resulta que lo mismo se ordena el rescate para hoy que para dentro de veinte años, cuando son veinte anualidades menos las que quedan? Eso no lo comprendo. Como si el Estado no opta por quedar deudor año por año de la anualidad hasta que venza el plazo, porque no le convenga esa opción y le convenga más rescatar, todo se reduce a descontarle los créditos al usufructuario, y es un descuento matemático sencillísimo, que no ofrece dudas; yo no sé donde está la dificultad del rescate: en salirse de la realidad, en ponerse a inventar capitalizaciones, dividendos, 3 por 100. Si no se trata más que de un sencillo descuento; pues descontarlo. ¡Si eso lo hace cualquier carbonero! (*Risas.*)

Así como cuando se trata de repartir beneficios ya os he dicho que no acierto a discurrir con tanta sencillez que no se compliquen fórmulas de crédito con enunciados jurídicos, ahora no, porque es claro que la explotación va a seguir, va a continuar, y si por el momento,

para redimir, para rescatar, se paga la anualidad futura, computada por las anualidades de los cinco o de los diez años anteriores, van a venir los cinco o los diez años posteriores a desengañarnos, y todo se reduce a que se rectifique y se abone, se compense, para que no quede duda de que no se ha dado más de lo debido. Como se quiera, y por cualquier camino, como se trate de pagar una anualidad de una explotación, yo no creo que sea difícil hacer justicia, que es lo único de que debemos ocuparnos.

Yo no veo más que una dificultad, que no está en la base, me extraña que no esté, y no lo digo en son de censura, lo digo porque en el estudio del asunto se me ha ocurrido pensar en lo que ocurrirá con el rescate de una línea. El señor Ministro se ha expresado alguna tarde muy conforme con la realidad, con el pensamiento puesto en esto, que ha de ser lo más inmediato: el rescate de una línea para completar y mejorar una red. Esa línea está en poder de una Compañía que explota una red, de modo que se va a entresacar por el rescate parte de una línea de una red. Entonces, todo lo que se ha legislado sobre el rescate por acciones no sirve, porque las acciones son acciones de una Compañía que tienen una renta, y aunque tuviéramos una contabilidad distinta para cada línea, y el señor Ministro alguna tarde me parece que ha dicho que en eso andaban medianamente, teniendo la contabilidad habría que atender a las circunstancias que influyesen en provecho o en contra de aquella línea, y no sería justo que lo que dentro de una red era indiferente, porque era dentro de una Compañía, que llevaba el tráfico por aquí o por allá, luego redundase en indebido lucro o en detrimento de los interesados sólo en esa línea. De modo que eso de rescatar una línea, además de ser totalmente incompatible con el sistema de la base del rescate de acciones, aun rescatando líneas, requiere estudios que no sé si los habrá, pero que no me incumbe, y significa un problema un poco arduo, que yo no sé por el momento si se resuelve.

Nuevas líneas. Sería ruinoso construir nuevos ferrocarriles que no costeasen su explotación

Nuevos ferrocarriles. Dice la base 10 ya lo sabéis, lisa y llanamente que se construirán todos los ferrocarriles secundarios y complementarios, estratégicos, cuantos se hallen aprobados y cuantos sean necesarios. Es evidente, señor Ministro, que eso así podría ir sucediendo, pero no puede suceder sin consideración al tiempo y a la potencia industrial de construcción de España. Es evidente, señor Ministro, que el Estado va a entrar en esa serie de enormes sacrificios pecuniarios para ampliar, habilitar, mejorar los establecimientos industriales; no puede ser indiferente para el ordenamiento de la red ferroviaria y de los transportes, que las líneas sean unas u otras; sabemos todos que hay ferrocarriles secundarios aprobados que no tienen espectativa de costear su explotación; de eso habló vigorosamente el Sr. Cambó, pero si hubiera duplicado el vigor, que no cabría, no habría dicho lo bastante para encarecer la clase de ruina que significaría construir ferrocarriles que no costeasen su explotación. De manera que en eso de construir ferrocarriles nuevos, era menester que viésemos cómo se desenvuelve y se completa la red actual, y como se simultanean las afluencias a la red actual; porque si la red actual no puede con el tráfico y afluyeran nuevas líneas antes de estar totalmente habilitadas para el tráfico actual y venidero, habríamos perdido el dinero y el tiempo, y habríamos hecho todavía más deficientes las arterias ya congestionadas. Todo eso requiere una ordenación legal que no puede ser esa docena de renglones de la base décima; toda la substancia de la ordenación falta en la base décima, sin que eso signifique que no se construyan todas las líneas posibles, porque más de las posibles va a ser difícil.

Esto me atrae a unas de las consideraciones con que termino porque ya comprenderéis (¿no lo habréis de comprender, si lo estáis padeciendo?) que, después de haberme detenido en el principal asunto del debate, no podría dar igual o análogo desenvolvimiento a todo lo demás que el proyecto contiene.

Es preciso coordinar los distintos medios de transporte y abordar estos problemas con un criterio nacional de conjunto

Tengo que decir que oigo reprochar al proyecto por demasiado comprensivo; que oigo hablar de desglose del asunto ferroviario. Yo no sé si pasa en esto que hay una clave que no es del diccionario de la Lengua; una adscripción de significado singular a esa clave. La tacha que yo pongo al proyecto es que por sí mismo constituye un desglose, que es un indebido desglose, ¿cómo he de querer yo que se aisle el problema ferroviario? Digo que ya el proyecto es un desglose. Por ejemplo, ¿a título de qué nos estamos ocupando de los transportes terrestres y hemos vuelto la espalda a los transportes marítimos, objeto de un proyecto de ley que precedió y está ahí vivo? Pues qué, ¿se pueden separar los transportes terrestres de los marítimos; es decir, del enorme, del enormísimo, del costosísimo problema de la Marina mercante y de las líneas de navegación? Bastante más tienen que ver con la red actual esas comunicaciones y con la economía relativa a los transportes que las futuras líneas férreas.

Por lo pronto, en materia de transportes se desintegra, por no haber sido capítulo de esta ley, el discutirse juntamente y tomarse en una misma consideración unos transportes y otros. Y yo sí que estoy conforme con el señor Ministro en que sin obras públicas las obras públicas de transportes serían incompletas y perderían una parte de su eficacia. Y añado que sin una actividad económica en el país, sin elementos de trabajo en el país, sin iniciativas para el trabajo y medios de desenvolverlo, las obras públicas quedarían desiertas y estériles; y luego añado que es necesario el acabamiento que consientan las luchas sociales, que paralizan, y entorpecen, y dificultan, y muchas veces esterilizan el esfuerzo económico, y las obras y las empresas; y digo que la cultura; y digo que la vida toda de la Nación. De modo que, en efecto, yo creo que no se puede desglosar nada del complejo vivo, que es toda la economía nacional, toda la vida nacional.

Ahora que todo eso tiene su asiento primero en el crédito: todo eso, lo del Estado y lo de la sociedad; y el crédito y la Hacienda son

hermanas gemelas. El crédito se compone de solvencia y de sensatez, y desde que hay hombres en el mundo ha sido más fácil la alegría de gozarlo que la austeridad de merecerlo. (*Rumores.*) De modo que la primera estructura de todo es el crédito, es el estado de la Hacienda, es la normalidad de la vida económica del país.

Eso es evidente. Todos sabemos cómo está, y en ese debate ha quedado puesto de manifiesto, que no se puede lograr sin esfuerzos ásperos, tan ásperos cuando se reduzcan gastos, como cuando se amplíen tributaciones y se fortalezcan los ingresos.

Yo digo que para eso está España en un momento espiritual muy delicado, porque el haber sido nosotros neutrales, el acierto de haber sido nosotros neutrales, respetando todas las opiniones, nos ha librado de muchas tragedias, pero, todo tiene en el mundo su pro y su contra, nos ha separado del acendramiento espiritual de los pueblos que han luchado, y mientras allí todos los sacrificios, de la vida, de las haciendas, de las familias, de todo, eran el pan nuestro de cada día, aquí los egoísmos se cuidaban y se cultivaban con la fuerza disgregadora de la más selvática individualidad. Y ahora el llamamiento al deber y al sacrificio, a las prestaciones para el interés público es doblemente violento.

Por esto creo que el proyecto tiene que extender su comprehensión y tiene que abarcarlo todo siendo el esfuerzo simultáneo y proporcionado, sin que el desarrollo vicioso de un elemento atrofie y suprima el desarrollo sistemático, armónico, orgánico de que depende la utilidad del esfuerzo. Y una vez que se haga el esfuerzo de la totalidad del resurgimiento, de la totalidad del rescate de tantos años de apatía, entonces digo que no hay que ahorrar nada ni omitir ningún esfuerzo ni limitarlo, además de hacer cuanto podamos, y puesto que hablamos de obras públicas, todas cuantos podamos; más que las que podamos sería infantil que lo deseemos, porque no las haremos.

Y no crea el señor Ministro, que además me conoce, que esto es una manera de venir a pedir que se aplace este proyecto; yo no quiero que se aplace este proyecto, ni que se aplace nada, no quiero aplazamiento ninguno. Yo no apruebo, no aplaudo que haya venido por delante como un pedazo; pero vamos a despachar este pedazo con tal que lo despachemos con miras a todos los demás que faltan, para que

inmediatamente completemos la obra, para que tengamos atención y consideración para todas, pero no para hacer esa sola parte. Vamos a hacer dentro de las obras públicas todo lo que cabe dentro de un concepto en el cual toda la energía, toda la economía nacional sea atendida, y hagamos en este respecto todo lo que sea posible, posible con los medios, posible con la vitalidad del crédito de que disponemos hasta el límite máximo.

Así es como yo puedo colaborar, esa es la actitud que yo tengo y la que he venido a monifestar, y como yo me he fatigado y os he fatigado también a vosotros, he hablado demasiado y me callo. (*Muy bien, muy bien.*)

El señor Ministro de FOMENTO (Cierva): Pido la palabra. (*Muchos señores Diputados se levantan de sus escaños y se acercan a felicitar al Sr. Maura, y otros piden que se suspenda la sesión por unos minutos.*)

Discurso del día 22 de junio de 1921

Concepto de las aportaciones del Estado

El Sr. MAURA: Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. MAURA: Cuando se discute, señores Diputados, en una porfía, en una lucha, en una controversia apasionada, las rectificaciones no tienen límites. Pero en esta discusión me he propuesto sólo una cosa, que no conseguí ayer, que era explicar mi manera de ver el asunto; no lo conseguí del todo porque, impresionado quizá con exceso por la duración del discurso, en la segunda parte he advertido que me expresé con poca claridad, por no dar al asunto el desenvolvimiento debido. De todas maneras, lo que no haya estado claro ayer y no se aclare hoy, ya se aclarará en el curso del debate.

Por eso no voy ahora a hacer un nuevo discurso, para lo cual, además, habría una dificultad inmensa, y es que está ocurriendo al señor Ministro de Fomento una cosa que probablemente me ocurrió inadvertidamente a mí mismo. Ello puede ser una consecuencia de la cantidad, de la extensión, de la persistencia y de la fatiga que estos

asuntos a todos nos imponen, todo lo cual forma en el pensamiento un enlace de ideas, un agrupamiento de aspectos y de cosas contra el cual somos impotentes, no vale nuestra voluntad. Porque yo estoy oyendo al señor Ministro de Fomento (reconozco su destreza dialéctica y su hábito de manejar los asuntos), y resulta que no engranan, no empiñonan las ideas, la exposición de su pensamiento con lo expuesto en mi discurso; y a propósito de una cosa, de un asunto determinado, atraen su pensamiento temas que dentro de la ordenación de mi propio pensamiento están a cien leguas; lo cual no significa que no deben estar juntos: significa que tenemos una mecánica mental ya un poco desviada, viciada, que dificulta la congruencia del diálogo dialéctico.

Algunas cosas, aunque quedaron explicadas, quiero aclararlas más; por ejemplo: el 5 por 100 de la aportación del Estado. A mí me parecía que era muy claro lo dicho ayer; pero si no lo era, lo va a quedar ahora en dos palabras, y es que el Estado invierte el dinero en adquisiciones de material y de obras, con un título (aunque no hubiera jurisprudencia en el mundo) y con un propósito (aunque no haya habido Derecho ni *Corpus juris*) hace el gasto, que no es el de anticipar el dinero para que se lo devuelvan devengando tanto de interés, sino construir obras que no se han de explotar, a cambio del rendimiento que den esas obras. De manera, que yo rechazo el 5 por 100 por no corresponder al propósito con que el Estado lleva el dinero a las líneas, propósito que no es sólo de lucro, que casi no es de lucro; porque si fuera de lucro no lo haría. Lo hace, claro que deseando que sea lo menos oneroso posible (¡no faltaba más!), pero movido por un impulso, por una razón, por una obligación que no es el lucro; y desde el momento en que ese dinero entra en las obras cabalgando sobre él el 5 por 100, se añasca la tarifa y se añasca todo; porque como ese dinero no trae la virtualidad mágica de producir desde el primer día, como desde el primer día devenga el interés de 5 por 100, ya tenemos las tarifas desquiciadas. ¿Por qué? Porque se ha simulado que había un anticipo que no existe. ¿Está eso claro? Eso es lo que yo dije ayer.

Pues vamos a ver por dónde contesta el señor Ministro de Fomento. Dice: "Yo bien quisiera que no tuviese que hablar del 5 por

100; pero ¿no nota el Sr. Maura que en los ferrocarriles hay un capital representado por obligaciones que están cobrando un interés? ¿Va a ser el Estado de peor condición?" Pues ya no coincidimos; ya estamos cada cual en distinto hemisferio.

¿Qué más he de añadir? Con sólo decir que por ahí ha venido la contestación, digo que no hay congruencia; es otra cosa. Para mí, la retribución, la rentabilidad, la remuneración del capital del Estado (lo dije ayer) no comparece en la misma fila, en idéntico caso que la retribución del capital de los accionistas y de los mismos obligacionistas, del capital invertido en el establecimiento industrial, que da los productos, para la hora y la proporción del reparto, y dije ya que el Estado no podía ponerse en la misma línea, porque tenía el Estado miramientos, de que no voy a hablar; miramientos que no son su derecho, su solo interés, sino el interés del crédito, y muchos miramientos y consideraciones que ayer indiqué. Es un ejemplo, y voy a mostrar otro ahora.

La dinámica del servicio ferroviario aconseja dejar vivo el interés de las empresas

El dividendo fijo. Yo he repugnado el dividendo fijo, y he dicho ayer, me parece que esto quedó claro, que la sola fijación del dividendo significaba un trastrueque de situación de las entidades interesadas, lo mismo del Estado que de las Compañías; cuando he examinado todo lo complejo del consorcio, he puesto al consorcio, entre otras, esa nota; porque cuando he hablado de las tarifas y de las cargas económicas que ellas han de soportar y, por consiguiente, del riesgo de hinchazón en que se las pone, entonces he dicho que a mí el ser el dividendo fijo no me descargaba del cuidado de que el capital acciones tuviese su remuneración razonable, como una gran conveniencia del interés público, como un supuesto del uso del crédito que por las líneas ferroviarias se habrá de hacer. Son dos cosas enteramente distintas. La fijación, a mi juicio, altera, no sólo jurídica, sino económicamente, industrialmente, la postura, la finalidad, los alicientes, las actuaciones, toda la dinámica del servicio ferroviario y del negocio. Eso es indudable. Y la contestación del señor Ministro, que ya en otra ocasión me

había a mí llamado la atención, tiene la estructura que vamos a ver y que yo invito a que vea él. Dice (había dicho ya la otra tarde): yo empecé a negociar con las Compañías deseando no llegar al dividendo fijo, aunque sin resistirme a él; pero las compensaciones, las ventajas que conmuta esta concesión, son para mí de una entidad tal, que vale poco lo del dividendo fijo, y me encuentro con que las conmutaciones son: la facultad libre, el desembarazo de acción que adquiere el Estado, que, después del proyecto hecho ley, tiene una holgura de movimientos, una desenvoltura del albedrío para todo lo que le convenga en ferrocarriles, que vale cualquier cosa. Y yo digo: ¿qué tendrá que ver eso con el dividendo fijo? Pero ¿en qué está ese desembarazo? ¿Es en las tarifas? ¡Ah!, ya, en las tarifas, ayer—claro que yo me puedo equivocar, es un supuesto que tácitamente habéis de anteponer a todo cuanto yo diga, como siempre, pero hablo de mi pensamiento, no puedo hablar más que de mi pensamiento—yo ayer expuse cómo, para mí, la libertad que exista y que deba existir, la libertad que positivamente adquiere el Estado, le viene nada menos que de llevar con las inversiones otro capital a las líneas, en vez de la situación de ayer, en que todo el disfrute de las líneas exclusivamente pertenecía y estaba poseído y disfrutado por las Compañías. De modo que eso no viene del dividendo fijo, viene de una cosa mucho más importante, que son los miles de millones que se van a gastar.

Los problemas del rescate

En cuanto a las tarifas y en cuanto a rescate. ¡Ah! En cuanto al rescate—está convenido en las concesiones—, el Estado puede rescatar cuando guste; de modo que el dividendo fijo, la fijeza del dividendo, no se explica. Por la libertad con que el Estado intervendrá en la administración, que podrá fiscalizarla, fiscalizarla ya puede ahora, pero que tendrá más razón, más títulos, más interés. ¡Ya lo creo! Como que la explotación va a ser por cuenta de los dos, como que en eso va a haber comunidad. ¿Cuál es la libertad que compensa, y qué tiene que ver una cosa con otra, me pregunto yo?

Pues hay otra compensación. El señor Ministro vuelve a hablar hoy—porque la otra tarde ya habló—de todas las quimeras que están

preparadas por las Compañías para cuando el Estado hable del rescate; para discutir qué es lo que entra y no entra, cuál es lo que se entiende por vaguedad en las fórmulas de expresión. Ya he dicho ayer, y digo ahora, que para mí el concepto leal, la significación de buena fe de las cláusulas de las concesiones es absolutamente inequívoca; ahora que para mí, con la vida que sabe todo el mundo que he hecho, en el foro, no es ninguna novedad que sobre esas cláusulas, y sobre esas cláusulas, y sobre las más claras del mundo, se pueden hacer toda clase de cuestiones. No; que el Estado, cuando se ha reservado el rescate, se ha reservado el rescate del instrumento industrial de transportes, con todo lo que le integra, y todo lo que le pertenece, y todo lo que le es anejo, esa es la luz del día, y es mala fe discutir eso; y he dicho que a los esfuerzos y sacrificios del Estado no puede responder la Compañía ni nadie con mala fe, por lo cual nosotros, sin atropellar el derecho de nadie, si el texto es oscuro, lo podemos y lo debemos aclarar ahora de modo que sea inequívoco; naturalmente, sin rebasar el honrado concepto de que rescatar es recobrar la línea, sin dejar astillas de la línea en poder de aquel a quien se rescata; que todo lo que no es la línea, ni pertenece a la explotación, ni sirve al tráfico—dije ayer—, no importa, el Estado no debe ni apetecerlo, y mucho menos pagarlo.

Es clarísimo; digo, para mí es clarísimo. ¿Qué tiene que ver eso? ¿Vamos a comprar ahora el derecho de proceder así con esta claridad, y con esta justicia, y con esta equidad; lo vamos a comprar introduciendo un elemento perturbador en la economía del proyecto, como es ese? ¿Qué tiene que ver lo uno con lo otro?

Pues todavía hay otra explicación para la fijeza del dividendo, y es que hay líneas a perpetuidad. Sin duda; sólo que de todas las líneas a perpetuidad que hay en España, las únicas que tienen algo que ver con este proyecto serán las de la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante, como no sea un ramalillo que tiene el Norte. (*El señor Ministro de Fomento*: Hay algunas otras, pero sin gran importancia.) Claro que eso de la perpetuidad atañe a las Compañías que tengan líneas a perpetuidad, en cuanto a estas líneas. Si estamos legislando para todos y la base es un sistema de todo, ¿cómo ha de ser congruente lo de que hay líneas a perpetuidad? Es lo que yo decía: que hay dos roda-

jes, dos engranes, dos motores, dos sistemas que, dentro del ánimo de su señoría, y ya dentro del mío, sin duda ninguna, porque somos de la misma carne, nos impide razonar con aquella correlación dialéctica y lógica que convendría para el esclarecimiento del asunto. Y no hay que perder el tiempo en empeños vanos; lo que hay que desear es haber explicado, acertar a explicar las cosas y que juzguen, no "i posteri", sino los contemporáneos que han de fallar, votar y aplaudir o censurar.

Viene esto a propósito de lo que decía yo ayer, de la disyuntiva en que se encuentra el Estado, que consiste o en convenirse con todos o en limitar su acción a cosa que no necesite el consentimiento de nadie. Decía yo ayer que, a mi juicio, puesto que estamos todos conformes en que deshacer estatutos de Compañías, rasgar convenios entre acreedores y Compañías, alterar toda la situación de cada una de las personas que tienen algo que ver con esos entes jurídicos y con sus acciones, obligaciones, activo y pasivo, que todo eso merece un respeto enorme; una de dos—decía yo—, o convenirse con todos, o evitar subvenciones innecesarias, toda esa madeja jurídica, económica, financiera y de otro orden.

Por eso decía yo: Hay en la concesión una serie de operaciones potestativas, voluntarias, que a mí no me parecen convenientes; pero, aunque me parecieran excelentísimas, la prudencia, por lo menos, mandaría no entrar en ellas sin tener el consentimiento de todos; y lo que dije ayer, ratificándolo ahora, es que no me extrañaba que no hubiese perdido su señoría el tiempo en intentar el contacto y la inteligencia con cada una de las 80 entidades; de donde sacaba yo la consecuencia de que aquella disyuntiva era nominal, y que no le quedaba al legislador más que un arbitrio, que es adscribir sus operaciones a lo estrictamente necesario, a lo que la realidad presenta, y dentro de esta realidad, respetándola tal como es, hacer justicia, porque para ello no necesita el permiso de nadie. De modo que a lo que yo iba es a que no fuese menester contar con el consentimiento de las Compañías; y hoy me encuentro con que, siendo preocupación del Gobierno, muy legítima y muy plausible, que no se entorpezca en la aplicación de la ley que lleguemos a votar, la acción del Estado para coordinar mejor las líneas en una mejor formación de redes, para todas las mejoras que

con el proyecto se buscan, etc., para el desenvolvimiento, en fin, de todo el plan, me encuentro, repito, con que ante el argumento que yo hacía al señor Ministro ayer de que no basta que decrete que se saneen los pasivos de las Compañías, de que no basta decir que liquiden las deudas que no sean hipotecarias, porque eso yo supongo que todas lo querrían hacer, pero no está en sus manos, su señoría contesta: Pues cuando no suceda eso, como lo primero que tienen que hacer para entrar en el consorcio es liquidar, la que no liquide quebrará, le pasará lo que le pase; no entrará en el consorcio. Pues hemos embarrancado, señor Ministro; ya estamos varados. Porque hay Compañías en España que están en régimen de convenio, cuyos acreedores y accionistas cobran una pizca de interés cuando Dios lo da. Eso es como la luz del día; esas Compañías y otras muchas, que no hay para qué citar (yo no las conozco todas, ni mucho menos, pero ya sé que en los fenómenos sociales y económicos suele haber muchas veces una serie, una escala, una graduación muy larga y muy suave de grados que apenas se distinguen unos de otros, de modo que cuando culminan estos ejemplos, al lado hay otros que, poco más o menos, allá se van), esas Compañías, repito, son precisamente las cerezas maduras que están diciendo al Estado: Cógeme". Pues esas son las que no se pueden coger; esas son las que no van a poder venir a mandamiento para ponerlas en mejores condiciones; las que están peor no las podemos tocar.

Esa es una consecuencia del sistema, que a mí me parece equivocado, señor Ministro, del sistema del consorcio que desde el primer día establece una intimidad personal de Compañías con Estado, intimidad que no hay que decir que es imposible, y cuya imposibilidad hoy ha resultado de labios del señor Ministro de Fomento. Pues yo digo que todo eso no es necesario, porque yo no tengo para qué meterme en la vida interior de las Compañías, ni alterar sus relaciones con sus acreedores. ¿Qué tengo que ver con eso? La Compañía tiene un pliego de condiciones, una concesión, unas líneas; yo tengo mis derechos. Uno de ellos es el de inspeccionarla. Yo lo hago, y si está bien, Dios la bendiga, y si está mal, Dios la ampare. (*Risas.*) Yo sigo mi camino, y nadie podrá decir que atropello nada, que perturbo nada, ni que altero nada. Yo sirvo el interés público, que consiste en que

mi dinero mejore los servicios, y no necesito hacer más. ¿Por qué nos vamos a meter en el berengenal, que resulta ahora más berengenal, porque el hortelano se queda con las berengenas? (*Risas.*) En cuanto hay imposibilidad de liquidar, ya no hay consorcio, y, por lo tanto, la ley no es posible.

El Estado no puede entrar a participar en los productos sino cuando haya obtenido su rendimiento el capital obligaciones invertido en el ferrocarril

Requiere especial aclaración, y poco más diré porque no quiero molestar (*Denegaciones.*), un punto que me interesa, porque ha habido mala explicación de mi parte, cosa fácil, según veo traducida la idea mía en labios del señor Ministro. No resulta, ni mucho menos, mi idea, y quiero, es interesante, ponerlo en claro.

Decía el señor Ministro de Fomento que yo repugnaba que las obligaciones hipotecarias, que no correspondiesen al capital real, viniesen al negocio, o se tuviesen en cuenta para el reparto o aplicación de los dividendos. ¡Ah! Ese es un tema que importa mucho poner en claro. Notad, señores, que las obligaciones hipotecarias han sido emitidas por las Compañías que tienen un disfrute temporal (eso lo dice Pero Grullo, pero lo recuerdo porque viene al caso), han sido emitidas sólo por las Compañías que tienen un usufructo temporal de las líneas, un disfrute temporal, con arreglo a las condiciones de la concesión, y por esto no han podido dar en hipoteca sino partículas proporcionadas, señaladas en los cuadros de amortización de los rendimientos de los años anteriores, y de este modo el disfrute (que está inscrito en el Registro y que nadie puede discutir, no necesitaba tener inscripción, porque nadie puede violarlo) tiene para las Compañías la resta del pago del servicio de intereses y amortización de aquellos capitales que aportaron los obligacionistas, porque si no, los hubieran tenido que aportar ellas, y en vez de aportarlos los pagará con el cuadro de intereses y amortización. Todo esto es el abecé.

¿Qué sucede con la novedad del proyecto? Pues sucede que el Estado lleva a la adquisición de material y a obras de esas mismas líneas,

donde está el usufructo gravado con la hipoteca, un capital necesariamente exento del usufructo; el capital nuevo de la Compañía exento del usufructo no es posible administrarlo por separado, porque sobre ese capital no está concedido a las Compañías usufructo alguno. Este capital que aporta el Estado, como he dicho antes, como viene a incorporarse, a fundirse indeterminadamente en el establecimiento productor de los beneficios anuales, plantea, según las circunstancias y los casos, una porción de incógnitas, de enigmas, que el tiempo y la experiencia descifrarán, acerca de la virtualidad productora que tenga el capital mejorador sin duda del de establecimiento que ya existía, ampliador de los productos. ¿En qué medida? ¿En qué tiempo? Eso lo dirá la experiencia, porque depende además de las circunstancias. ¿Verdad que eso es el sentir de todos, la realidad? Tengámoslo presente.

Se ha verificado la inversión, está marchando la explotación de las líneas con el nuevo capital del Estado mezclado, confundido en la obra toda. ¿Sobre qué recae la hipoteca de los obligacionistas? Sobre la cuota de productos que son de la Compañía, porque claro es que el Estado—ya lo decía ayer, es elemental—, al llevar su capital a obras y material, no tiene derecho (y no lo intenta, ni lo sueña, nadie lo pedirá) a cercenar el disfrute de la Compañía, ni lleva camino de cercenarlo, puesto que lo que hace es mejorar el establecimiento; porque la parte que al fin tenga el Estado, ¿qué tiene que ver con las obligaciones? ¡Si no hubiera más que Derecho civil y jurismo! pero ya dije ayer que eso no era posible. Indiqué que el Estado no podía olvidar que al entrar él en el reparto de beneficios, sin que haya una marca objetiva ostensible de cuáles son los que provienen, los que han sido engendrados y causados por el nuevo capital, por la mezcla misma de la comunidad de la explotación, ha de tener el Estado mucho respeto con la sensibilidad del crédito, con las aprensiones, con los histerismos del crédito; porque esos histerismos y nerviosidades son un valor, un resorte y un motor de la vida económica, de un interés enorme.

Por tanto, decía yo que el Estado tiene que mirarse antes de retirar una peseta de beneficios cuando las obligaciones no queden servidas. ¿No recordáis que lo decía ayer? Pero en seguida agregaba: "Todo

esto está muy bien; es un miramiento de generosidad previsora, de solicitud tuitiva sobre los intereses nacionales, generales, diferentes del lucro correspondiente al capital invertido, mucho más elevado que ese lucro: significa que en el orden de prelación el Estado deja hacerse plato a los obligacionistas". ¡Ah! Pero eso es cuando toman una ración legítima y debida, y eso será siempre que el capital representado por los títulos esté en la realidad del establecimiento que ha de dar producto; pero cuando las obligaciones—decía yo—tengan una inflación nominal que las desproporcione con el establecimiento actuante y productor, el Estado, si hace eso, comete un acto de dilapidación, porque va, no a colmar—no la colmaría—, sino a verter en la sima de antiguos desastres económicos, financieros, obligaciones que, si Dios quiere, cobrarán interés; va a colmarlas a sus expensas, y no es para eso para lo que autorizamos a gastar los millones; no queremos que les quite, aunque les dé la sensación de que acaso les quite algo, a los que propiamente llevan los títulos del capital que actúa; pero a esas litografías y estampas que no representan capital no podemos cebarlas con intereses que jamás han percibido ni pueden percibir. Eso ya lo indiqué ayer. Por donde va a resultar señor Ministro de Fomento, que mi idea no es desconsiderar al capital obligaciones; ya lo estáis viendo: es posponer el derecho estricto con tal de no lastimar el crédito de esos títulos, cosa que hará el Estado, sin coste pecuniario, en las Compañías que tengan vida y constitución normal. Y el Consejo Superior de Ferrocarriles será quien haya de estimar los casos en que el balance y la situación de las Compañías, la proporción entre el capital actuante y capital representado, impida tener esa deferencia, que es voluntaria; porque a cara de perro, "strictum jus" No; tu parte y la mía; tu parte tú te la arreglas. Eso sería el jurista a secas. No; mientras sea lícito, hay que guardar al crédito industrial, al crédito ferroviario, todos los miramientos compatibles con una razonable, prudente y responsable gestión de sus derechos y de la Hacienda nacional.

Riesgos y condiciones de las rebajas circunstanciales de tarifas

Siento la tentación de aclarar lo de la rebaja de las tarifas, porque vuelve a acontecer en esto lo que antes dije. Señor Ministro, yo no he regateado, he alabado la facultad que el Estado necesita para que en las tarifas se ocasionen las inflexiones que exijan las circunstancias económicas y políticas del país. Yo no concibo que el Gobierno carezca de facultades para obtener, para conseguir para tal región azotada por adversidades o calamidades, para tal manifestación de la producción que necesite salir de algún trance difícil, etc., para causas muy legítimas de política económica o social, separar en un momento dado una tarifa o un trayecto de la norma que en la técnica, en la complexión de las tarifas le haya correspondido; eso yo no lo he regateado. La cuestión no era esa, estaba situada en otro terreno por el Sr. Cambó, y no hice mas que suscribir estas palabras suyas y estas ideas suyas, y las vuelvo a suscribir; creo que no dejaré de suscribirlas nunca, ya que las ha enunciado él antes, que si no, habría de sustituirle en el enunciado, es a saber: que las peticiones de rebaja y las alegaciones para la rebaja van a ser como el trébol; eso ya lo sabemos, eso va a estar por todas partes y todos los días. El Sr. Cambó ha dicho, y yo lo suscribo, que eso hay que confrontarlo con los demás intereses económicos del país, para que se respeten recíprocamente, para que se moderen y para que busquen en la armonía la equitativa coexistencia en que consiste la paz y el ordenamiento del trabajo y de la producción, porque si cada uno de esos elementos va a hacer presión sobre el pecho de los Ministros, por esforzados que sean, el Sr. Cambó y yo nos damos por muertos. Consideramos que habría rebajas y rebajas, que no habrá mas que rebajas, porque vendrán grandes colectividades interesadas en ello, sin que nadie les vaya a la mano, al contrario con un cierto compañerismo, diciendo: "Hoy por vosotros, mañana por nosotros". ¡Parece que nos hemos caído del cielo! Y habrá un Ministro feroz que durará unos meses en la cronometría ministerial de España, y vendrá otro, y cuando las Comisiones hayan salido del Ministerio, irán a las casas de los jefes de las oposiciones para que les complazcan el día que vengan al

Poder. Y vendrán unas elecciones..., etc. ¿Qué voy a hablar yo? No tenemos contextura de Gobierno para resistir una presión constante, sistemática, colectiva, confabulada, necesariamente insistente, como que van tras de lo suyo, y el que la continúe defiende lo ajeno. Como veis, hasta ahora la cuestión consiste en esto, no en que el Gobierno tenga facultades, que es de lo único que hablaba el Sr. Ministro, a suponer que era lo que yo escatimaba; no se trata de eso, se trata de si la reducción que efectivamente se haya operado en la percepción de la línea por consecuencia de una rebaja decretada por razones políticas, de modo que se haya reducido el tipo económico, el tipo técnico de aquel transporte en la tarifa ordinaria, ha de pagarla el Tesoro en cualquier forma o si ha de embeberse, como decía yo ayer, en la enjundia total de las tarifas. De modo que eso había de recaer sobre aquellos artículos más o menos numerosos, según el caso, que estén más en actitud de soportar la cuota de recargo que les corresponda, y eso despierta a los interesados en la tarifa y forma la guardia de honor de la estabilidad de la tarifa y del rendimiento, que es lo que vamos buscando. Pues a esto no ha contestado el señor ministro.

Yo creía que la Comisión estaba en ánimo de respetar esa integridad global de los rendimientos, aun en los casos de inflexión de la tarifa ordinaria, por razones políticas; pero yo ayer di un paso más y dije: yo opino eso, estoy al lado del Sr. Cambó en este punto, considero que es de una trascendencia enorme en la vida práctica apartarnos del advenimiento de prudencia que ha salido de aquel banco; pero si no prevalece esto—decía yo—, lo que no puede prevalecer es la base, porque ésta dice que cuando el Consejo de Ministros decrete que es menester una rebaja acontecerá nada menos que el Estado se encargará de las cargas financieras o saldrá la liquidación del ejercicio a sus expensas, si se demuestra que el déficit dimana, proviene o ha sido causado por aquella rebaja. Decía yo: ¿Cuándo acabarán las cuestiones sobre cuáles han sido las causas y los efectos y si ha habido una crisis, una mina cerrada, una huelga, etc.? No se acabará nunca el pleito, porque además no tienen jueces que lo fallen y después de fallado, ¿con qué razón se va a dejar indeterminada la responsabilidad del Estado? Yo Tesoro público, bolsillo de ese Gobierno que, por razones políticas, he rebajado una tarifa, no tengo más que un deber, como caballero, que

es pagar mi pecho, es decir, lo que haya rebajado, y la tasación de lo que he rebajado es facilísima, porque como están los datos de aplicación de la tarifa anterior y estarán los datos de aplicación de la tarifa nueva (todos los datos, pesetas, toneladas, recorridos), los técnicos sacarán la cuenta con la punta de los dedos, y si les cuesta trabajo, que les cueste, porque la justicia es que yo pague aquella rebaja que he causado, pero no esos giros indeterminados, saldos de explotación o pago de cargas financieras. ¡Ahí es nada! Ya comprendo yo que la intención de la base es que sea proporcionada, pero fíjese el señor Ministro... (*El señor Ministro de Fomento*: ¡Sí dice eso!) Coja su señoría la pluma y verá cómo no es capaz de redactar ni de aquí a mañana... (*El señor Ministro de Fomento*: La base dice: "Enjugar el déficit en lo necesario".) Voy a leerla, y me alegraré mucho de que diga lo que dice su señoría. No tengo empeño en otra cosa. Dice la base: "El Consejo de Ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de Administración de cada Compañía y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas esas atenciones, si considera que en algún tiempo o en determinadas zonas españolas no es posible establecer tarifas más elevadas sin daño para la economía nacional".

En eso estamos conformes, en que esa facultad la debe tener el Estado; ya lo he dicho. Lo que se discute es lo que sigue. "En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías, o bien cubriendo directamente el "déficit", saldará la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía "exclusivamente" a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado". Y yo digo que esa comprobación es un semillero de inextricables cuestiones, sin que nadie sepa nunca cuándo se hará justicia, porque para poder hacerla y que lo parezca es menester que los elementos de juicio estén definidos, que es lo que no se lograría nunca en este caso; y digo que es ilimitada la brecha que se abre en los intereses del Estado; y le estaba diciendo al señor Ministro que si se pone a redactar esos dos días seguidos no consigue dar fijeza a lo que pagará el Estado, como no venga a decir que pagará lo que técnicamente conste que ha sido efecto de la rebaja de tarifas, que es lo que digo yo.

(*El señor Ministro de Fomento*: Y lo que se dice ahí.) Si se dice ahí estamos conformes; pero creo que no es eso lo que dice y lo que yo he leído. Si se dice, estamos conformes, porque no importa nada y no tengo ningún interés en que sea lo contrario; pero no olvide el señor Ministro la razón de que hable yo de eso, porque la cuestión estaba en ese punto y no estaba en la facultad del Gobeirno de poder rebajar tarifas, que es lo que su señoría discutía conmigo esta tarde. Yo he discutido eso.

Naturaleza y esencia del rescate

Acerca del rescate, y este es el último tema con que he de molestaros, yo quisiera subsanar la oscuridad que puede haber, que habrá, que hay seguramente en la última parte de mi discurso de ayer, porque mi concepto es clarísimo. El proyecto, nos lo ha ratificado hoy el señor Ministro, está formulado, articulado para que se rescaten las acciones, por las razones que nos ha indicado el señor Ministro hoy —naturalmente, no lo había de hacer su señoría caprichosamente—. Con los miramientos que nos ha indicado hoy, el proyecto se encamina a dejar expedito el rescate por acciones, y yo decía ayer: no olvidemos que desde que se habla de rescate por acciones y no de rescate de líneas, ya estamos en otro mundo, habiendo perdido de vista el *statu quo* de la clásula condicional de las actuales concesiones, porque es una cosa completamente diversa rescatar por acciones y rescatar por líneas, y una de las facetas de las diversidades, recuerdo que la indicaba yo ayer diciendo: desde el momento que el proyecto va al rescate por acciones, no necesitaba preocuparse en el texto, ni el señor Ministro en el comentario las veces que interviene tan elocuentemente en la discusión de lo que vendrá o no con el rescate. ¿A qué viene, pues, esa base 12, decía yo ayer? ¿No ha de venir eso? Vendrá todo lo que sea, el haber y los derechos de la Compañía, porque con las acciones nos traemos la Compañía a casa, con toda su parentela; no queda nada fuera de nosotros; somos los únicos accionistas y lo somos absolutamente todo. ¿A qué preocuparse de más? Y, claro, independientemente de que yo sigo opinando que lo que no sean instrumentos de transporte no le hacen falta al Estado y no tiene por qué adquirirlos, porque

no sabe qué hacer con ellos, con lo que no esté dedicado a la explotación de los ferrocarriles, comprendo que si no tuviese inconvenientes la rebañadera tiene la ventaja de excusar la clasificación: se echaba la escoba, todo entraba en casa y ya estaba todo. Lo que hay es que esto no es tan sencillo, porque la idea de rescate por acciones, esa puede que sea la abuela del consorcio (*Rumores*), y es claro, pensando que se va al rescate por acciones, el consorcio dice: para entrar liquidarás, y por de pronto yo traigo al negocio común las obligaciones hipotecarias; de modo que desde el primer instante el Estado se ha precupado de la vida interna y se decide a casarse, a entremezclarse, que es lo que yo censuro, con la vida, la existencia varia de las Compañías, pensando en el rescate por acciones, y por eso le decíamos, el Sr. Cambó ayer, y yo después, que dentro del sistema es lógico, pero no haga su señoría argumento de que decimos eso, porque es lo agravante; decimos que dentro del sistema es eso, porque nos trae a una demostración *ad absurdum,* no legítimando, sino demostrando el absurdo que va anejo a eso. Porque ¿qué es el rescate por acciones? Sin duda ninguna es un carpetazo a todas las habilidades que nos dicen están preparadas por las Compañías para el día de la reversión. ¡Claro que es carpetazo! Sólo que cuando las acciones sean de una Compañía normal, solvente, despejada, con un activo sano, no hay cuidado; esas serán las que sean, pero de esas, ya lo dije ayer, lo dirá cualquiera, hay poca preocupación en la estructura del rescate, y en todo, si empieza el Ministro por haber hallado tantas facilidades para entenderse con las grandes Compañías; pero luego quedan las setenta y tantas; y las setenta y tantas Compañías (su señoría lo ha reconocido hoy) cuando no logren salir a una liquidación, figúrese la Cámara lo que es una liquidación de Compañías que están sujetas a convenios por años, sujetas, judicialmente o no, a convenios, o en suspensión de pagos, o en vísperas de ella o de quiebra. ¿Cuándo acabaríamos? Y como no tiene su señoría en el proyecto más que el rescate por acciones, aquella varadura de que yo hablaba antes impide llegar al puerto del rescate. Porque esas Compañías no son capaces para comprarles las acciones el Estado, como no se eche encima toda la vida y milagros de las Compañías respectivas.

Esto es evidente; y una vez que yo ayer, aunque malamente, creo

que hoy, con más claridad, he señalado que el sistema de rescate por acciones es una cosa efectivamente entretejida en toda la urdimbre del proyecto, efectivamente integrante de la armazón íntima del proyecto, pero, a mi juicio, tan equivocado al principio como al fin y tan funesto en todo momento, yo decía: el rescate no debe ser nada de eso; para el rescate no necesitamos nada de eso; es pura gana de meterse en los charcos. (*Rumores.*) Sentiría que esto lo tomara a mal el señor Ministro de Fomento; es una manera de discurrir y de hablar mía, como él sabe, que me conoce desde hace muchos años, pero que nada tiene que ver con la idea de poder molestar a su señoría ni a nadie. Creo que todos los que me hayan oído discutir saben la manera que tengo de dar forma a mis argumentos; pero nada está más lejos de mi ánimo que el propósito ni la idea de causar molestia.

Es innecesaria la complicación, porque el rescate, decía yo ayer, es cancelación del derecho del concesionario a un número determinado de pensiones; ni más ni menos; de tal modo, que el Estado con sólo decir: "quiero rescatar", en uso de su derecho, sin que pueda balbucear nadie una protesta ni un queja, reintegra, cancelado, el dominio de la línea y queda obligado a pagar múltiples pensiones, una por año, hasta el término de la concesión; y lo que se modifique de eso, será el acuerdo; pero ese es el estricto derecho.

Luego el rescate, en su naturaleza, en su esencia, en lo que es, no significa más que una cosa: que hay que saber la cuantía de la pensión y el tipo del descuento, si se descuenta; porque si no se descuenta, si el Estado no tiene interés en descontarlo, no hay tipo alguno, habrá que pagar el importe que sea en cada anualidad.

Y vamos a la primera, que es la más sencilla de las dos hipótesis: que el Estado, rescatando las líneas, extinguiendo y aportando en ellas todo derecho a las Compañías, haciendo ya con las líneas lo que tenga a bien, queda obligado por tantos años a pagar la anualidad. Entonces, poco trabajo hay que hacer; porque yo creo que la determinación de la anualidad, cuando para hacer justicia en esa determinación tenemos los productos de los años anteriores, con la evolución o ley que en esos productos de año en año se manifiesta como base de pronóstico de lo que serán las anualidades subsiguientes inmediatas, y luego vamos a tener la experiencia en esas mismas anualidades, como contras-

te, como piedra de toque, para rectificar, si es menester, cualquiera equivocación, ya quisiera yo que todas las cosas fueran tan fáciles de abordar como ésta. Entonces el rescate, la fijación de la cuantía de la anualidad, no debe ser ningún arco de iglesia. ¿Es que hay que descontar? Pues—decía yo ayer—cualquiera, el más humilde comerciante descuenta todos los días valores. Ya sé yo que el descuento de una anualidad periódica no se hace lo mismo que el de una letra o el de un pagaré; yo lo sé; pero el tipo de ese descuento, ¿no tiene mucha semejanza con el tipo del interés que el Estado pague, el interés real, el interés efectivo que pague el Estado por el capital mismo que ha de tomar para pagar a esa Compañía? Pues ¿qué cosa más natural que descontar al mismo tipo que él paga por el dinero? Y ese tipo sí que estará sujeto a la ley del mercado y será el que corresponda a las circunstancias de cada tiempo, u otro tipo cualquiera que parezca mejor. A mí éste me parece el más fidedigno, el más íntimamente conexo con la atención de que se trata, puesto que el dinero mismo que se le va a dar por esa cantidad que se evalúa.

Pero, además, hay una consideración en esto del rescate y de las anualidades. El pliego de condiciones de 1856 y el del 44, la cláusula que viene en las concesiones de hoy, hasta hoy venía a ser aplicada sin una contabilidad intervenida, existiendo de los ejercicios pasados una contabilidad que cada Compañía ha podido llevar con designios, con inflexiones, con adulteraciones, con derivaciones más o menos problemáticas y más o menos absurdas, no lo sé; pero respecto de la cual hay un motivo de desconfianza. Está bien. Puede suceder que esa contabilidad suscite dificultades para confiar en sus resultados; pero desde el día que empiece esta ley, nada más que con la comunidad de la explotación por cuenta del Estado y de las Compañías, ¡ah!, la contabilidad de las Compañías no puede ser ya eso, tiene que estar positiva y eficacísimamente intervenida, y ya en adelante, una anualidad de esa contabilidad es muy fidedigna. Como que es contradictoria; como que está fijada en una contradicción de cada una de las moléculas, de los elementos, de los iniciales guarismos que dan por resultado el final de la liquidación. De modo que el rescate dentro de la ley, para fijar la anualidad, ya no se parece al rescate con la contabilidad de las Compañías a solas.

Dice el señor Ministro que él sabe que es más caro por un sistema que por otro. Yo respeto mucho el convencimiento de su señoría, y no lo dudo; lo que me pasa es que no sé dónde saca esa seguridad; porque para tener la seguridad de que es más caro, o más barato, habrá que conocer los dos; y si los conoce su señoría, ¿cómo es tan difícil la liquidación? Porque la dificultad que se alega para la cláusula de las concesiones es que no hay manera de liquidar la anualidad, y su señoría ya la tiene liquidada, puesto que la tiene comparada, y si no la tiene comparada, su señoría ignora si es más caro o más barato.

En suma, de esto del rescate comencé ayer hablando con esta idea, que hallo ratificada categóricamente hoy por el señor Ministro de Fomento, confieso que con extrañeza. Decía yo ayer, *a priori,* al ver delante el epígrafe "Rescate", al leer la base que regula la cuestión del rescate, sin acordarme para nada del número de anualidades que falta pagar, cuando el rescate no es más que la liberación de esa carga, decía: yo no entiendo nada de capitalizaciones; no entiendo, además, cómo es posible que cueste lo mismo el rescate hoy que dentro de diez años. ¿Qué ofuscación será la mía? Y esperaba hoy alguna explicación. No la he hallado. ¡Cómo la había de hallar, si resulta que el señor Ministro ratifica que, en efecto, debe costar lo mismo el rescate hoy que cuando la Compañía no tenga derecho a cobrar ya más que la última anualidad, o en el intermedio, en cualquier estado que vosotros supongáis! Todo eso es porque esta compensación merecen los sacrificios que se imponen en el proyecto a las Compañías. ¡Otra vez los sacrificios y otra vez las ventajas del proyecto, como cuando el dividendo fijo! Pues yo es digo, si es compensación, será compensación para el rescate inmediato, o para el otro rescate; lo que no puede ser es que las mismas ventajas o desventajas compensen un rescate que me libera de pagar treinta pensiones que un rescate de la misma línea que no me libera de pagar más que una pensión. Eso no lo entiendo todavía, y yo dudo que lo entienda nadie, señor Ministro.

Los problemas de la restauración económica de España constituyen un conjunto armónico, sistemático y orgánico

Y nada más, porque del proyecto, lo relativo al problema ferroviario retuvo ayer y hoy mi atención, por razones múltiples y notorias, y agotó mis fuerzas y las de vosotros, que tuvisteis la bondad de oírme. Pero el señor Ministro ha dicho hoy una cosa que por referirse a indicaciones someras de mi discurso sobre otros extremos del proyecto quiero aclarar.

Debí explicarme mal, a juzgar por lo que he oído hoy a su señoría. Yo dije ayer que la solidaridad de las partes de la obra nacional, para mí, no estaba circunscrita a las piezas del proyecto; que aun dentro del epígrafe "Transportes", para mí estaban en igual línea, formando un todo indivisibles, el transporte terrestre y el marítimo, los ferrocarriles y la marina mercante; pero que todo eso no era más que un epígrafe y que dentro del mismo orden económico quedaban muchos epígrafes que enumeré ayer, y que no he de repetir hoy. Y decía yo: Todo esto tiene una estructura que lo ha de sustentar, que es el crédito, el estado de la Hacienda, y yo hasta ahora había oído hablar de inventores del movimiento continuo, pero del crédito infinito, no. (*Rumores.*) Y por eso decía yo ayer: Consideremos la totalidad de las cosas que son coordinadas, que son orgánicas, que dependen unas de otras, y delante del conjunto, pidamos el máximo esfuerzo, y hagamos el máximo esfuerzo; pero no de modo que en una sola parte agotemos las posibilidades de las demás. Lo cual no significa que yo, por este medio, quiera retrasar eso; lo que quiero decir es que, aprobado el proyecto, no atenderemos más que a una parte, porque no responderá nunca el proyecto más que a las obras públicas que menciona, y eso no es todo, ni además eso comprende la base de eso mismo que es el crédito. Todo lo que se pueda hacer, hasta donde podamos llegar, extremando la habilitación del crédito y el ejercicio del crédito y la posibilidad de construcción, y la vitalidad industrial de España, para que lleguemos a la rápida realización, todo eso, conformes, absoluta y sinceramente conformes; pero no la versión en uno solo de los elementos, de lo que creo que nadie negará que es un conjunto armónico, sistemático y orgánico.

Dictamen de la Comisión permanente de Fomento del Congreso de los Diputados sobre el proyecto de ley de Ordenación ferroviaria remitido por el Senado.

Dictamen de la Comisión permanente de Fomento del Congreso de los Diputados sobre el proyecto de ley de Ordenación ferroviaria remitido por el Senado, con el informe de la Comisión de presupuestos.

AL CONGRESO

La Comisión permanente de Fomento ha examinado la ponencia referente al proyecto de ley de Ordenación ferroviaria remitido por el Senado, y la cual razona del siguiente modo su propuesta:

"La Ponencia designada para el estudio del proyecto de Ordenación ferroviaria, remitido por el Senado, lo ha examinado detenidamente, y reconociendo la urgencia de resolver el problema de la anormalidad y de los transportes, que desde hace años viene planteándose ante el Parlamento, y que determinó la presentación por el Gobierno de este proyecto, haciendo suyas las razones legadas por la Comisión dictaminadora del Senado para justificar las modificaciones hechas, se ha limitado a introducir en el mismo ligeras variantes relativas la mayor parte a una mejor ordenación de los preceptos, a aclarar algunos que pudieran parecer oscuros y a poner en armonía algunos textos con las enmiendas admitidas en la Alta Cámara.

"Aparte de esto, la Ponencia ha creído deber introducir en el dictamen modificaciones de mayor importancia que sin alterar la concepción fundamental del mismo, respondan a las necesidades de garantizar el interés nacional y los derechos del Estado y asegurar el más perfecto desenvolvimiento del sistema, sin agravio de los derechos que en virtud de sus concesiones correspondan a las Compañías explotadoras.

"Así la base 1.ª, y correspondiendo el principio de la voluntariedad que el dictamen del Senado estableció para que se sometan las Empresas al régimen establecido en esta ley, ha estimado la Ponencia la necesidad de establecerlo igualmente para el Estado, sin que ello signifique menoscabo para la aplicación de esta ley en todos los casos que para formar la comunidad se preveían en esta base.

"En la base 2.ª, teniendo en cuenta que el Senado ya ha circunscrito el gasto que la ley supone a la cantidad de Deuda especial que anualmente autorice la ley de Presupuestos, ha querido la Ponencia introducir un nuevo precepto que señale el límite a que puede llegar la responsabilidad económica del Estado, y que no ha de exceder en ningún caso de su aportación, completándose esta indicación con la que se ha hecho en las bases 7.ª y 8.ª respecto al caso excepcional de las pérdidas que produzca la explotación y que han de repartirse con arreglo a la proporción establecida para el reparto de beneficios.

"La necesidad de que al formarse la comunidad se conozca con exactitud cuáles son las aportaciones respectivas, ha inspirado la inclusión de un nuevo precepto acerca de la fecha de reversión de las líneas, ya sean temporales, ya perpetuas. Y para armonizar el supremo interés del Estado con el de las concesiones, se han señalado los límites dentro de los cuales el Consejo Superior podrá fijar esta fecha exactamente en cada caso concreto para mayor justicia de la decisión.

"En la organización del Consejo Superior Ferroviario de que se ocupa la base 3.ª, la Ponencia ha creído debe prescindir de las reglas relativas a la constitución de Comisiones por entender que la distribución de trabajo que aquélla supone es más propia del estatuto y reglamento del Consejo. Incluídos entre los gastos generales de la explotación los que ocasione el funcionamiento del Consejo Superior, son objeto de la misma consideración los que supone la inspección y vigilancia del Estado en los ferrocarriles, si bien se ha creído necesario evitar que los excepcionales que habrán de producir los trabajos preparatorios de la comunidad para la implantación de esta ley recarguen excesivamente éstos con la obligada repercusión en las tarifas.

"Para armonizar las disposiciones de esta ley con el Real decreto por el que se creó el Consejo Superior Ferroviario, se ha incluído en la base 4.ª la autorización para que por el Ministro de Fomento se pueda delegar en el Consejo las atribuciones que en materia ferroviaria corresponden a aquél por las leyes y que puede ser conveniente asignar al nuevo organismo; y para garantizar los intereses del Estado se establece como facultad privativa del Consejo la determinación de las amortizaciones de los elementos del activo de la comunidad.

"La necesidad de no mermar la autonomía de que el Consejo ha de gozar en el ejercicio de sus funciones en la delicada actuación de las Delegaciones con las que pueda intervenirse la gestión de las Empresas concesionarias, ha determinado a la Ponencia a mantener el límite de tres miembros como máximum de cada una y a designar con la mayor amplitud la calidad del personal que las constituyan, sin adscribirlo a ningún Cuerpo determinado del Estado.

"En la base 5.ª, en la que se señalan las reglas para la fijación de tarifas, se ha creído necesario llegar a determinar de una manera automática los factores que deben computarse para la formación de la tarifa en los casos en que por la apreciación de los mismos surgieran discrepancias entre las representaciones que integran el Consejo, evitando así los peligros de la dilación y de someter tan difícil acuerdo a la resolución del Consejo de Ministros.

"La materia relativa a las tarifas compensadoras de anticipos a que obliga la ley de prórroga del Presupuesto vigente, se ha desglosado de esta base para darle más amplio desarrollo en una disposición transitoria, en la que, al mismo tiempo, se han fijado las reglas a las cuales han de ajustarse las Empresas para solicitar su entrada en la comunidad con el Estado dentro del plazo máximo de seis meses.

"Para evitar la diversidad de interpretaciones a que la fórmula acordada por el Senado respecto a la fijación del valor real de la aportación de los concesionarios para la división de productos en la base 7.ª, en la que se preceptuaba que no podía exceder de la capitalización al cuatro y medio por ciento del promedio del producto neto en los últimos quince años, aumentado en un 15 por 100, la Ponencia ha estimado preferible señalar este límite máximo de la capitalización del mismo producto en la capitalización al tipo de 4,25, recogiendo de la luminosa discusión sostenida en la otra Cámara la afirmación de que entre el 4 y el 4,50 debía oscilar este límite. Creyendo también que el precepto relativo a que en el caso que exista una diferencia superior a una vigésima parte entre el valor real y este límite así señalado, es forzoso acudir a la peritación contradictoria, obligaría a aplicar esta regla a la mayoría de los casos, la Ponencia ha aumentado hasta una décima parte este margen,

disminuyendo así las probabilidades de llegar a este procedimiento, siempre laborioso.

"Señalada también en la discusión habida en la otra Cámara la insignificancia del premio de gestión que a las Empresas se concede en esta base y que había sido señalado en un medio por ciento del producto neto, la Ponencia ha creído preferible tomar como base el valor real de la aportación del concesionario, si bien declarando que este medio por ciento es un máximum dentro del cual el Consejo Superior ha de señalar, según los casos, esa prima a la gestión industrial de las Empresas.

"Previsto en la base 8.ª como en la anterior el caso de pérdida, en armonía con lo ya hecho al tratar de la base 2.ª, se ha introducido un precepto para que tanto el Estado como el concesionario apliquen en ejercicios siguientes sus beneficios a saldar estas pérdidas con preferencia a toda otra aplicación y para evitar la merma de capital de ambos partícipes.

"En el régimen para el rescate señalado en la base 9.ª se han limitado las exclusiones para evitar que pudieran no pasar al Estado en tal momento algo que hubiera estado, sin embargo, incluído en los inventarios de la comunidad y estimado como aportación de la Empresa en el reparto de beneficios. Precísanse también con mayor detalle los casos en que es necesario contar con la autorización del Consejo Superior, no limitando esto a las enajenaciones de los créditos inventariados, sino también a la imputación a la cuenta de establecimiento en toda Empresa mancomunada.

"El procedimiento de determinación pericial que el dictamen establecía para el rescate en los casos de no aceptar el concesionario las condiciones fijadas por el Consejo Superior lo extiende la Ponencia a todos aquellos en que la línea no lleva en explotación el tiempo mínimo del decenio que se estima necesario para determinar el promedio de los rendimientos netos del tráfico.

"En los casos de rescate de las redes explotadas por Compañías de activo saneado, se ha precisado, en defensa de los intereses del Estado, la manera de señalar el importe de las anualidades pagaderas, detrayendo siempre las sumas que hubieran sido imputadas al Estado por su intervención en la amortización de obligaciones.

"La necesidad de armonizar la legislación del impuesto de utilidades de la riqueza mobiliaria con la especial condición de la comunidad que en esta ley se crea, obliga a introducir preceptos relativos a cómo han de aplicarse las disposiciones de la ley reguladora de aquella contribución a los beneficios que se obtengan en la comunidad y a las asignaciones a la reserva por amortización de obligaciones.

"Por último, rindiéndose la Ponencia a la consideración tantas veces alegada en la Cámara de la necesidad de limitar todo lo posible las autorizaciones legislativas en favor del Gobierno, ha creído de su deber sustituir el precepto introducido por el Senado para que el Gobierno modifique la legislación sustantiva del contrato de transporte y la Orgánica y Procesal por que se rijan las reclamaciones a que den lugar por la obligación de presentar un nuevo proyecto de ley relativo a tan importante materia.

"En su virtud, propone a la Comisión se sirva aceptar como texto de su dictamen el que a continuación se transcribe."

Y la Comisión permanente de Fomento, tomando en consideración lo propuesto por la Ponencia y en el proyecto de ley remitido por el Senado, somete a la deliberación y aprobación del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY

BASE PRIMERA

De las líneas comprendidas en esta ley

Son objeto de esta ley y quedarán sometidas al régimen que en ella se establece:

1.º Las Compañías concesionarias de líneas de ferrocarriles de servicio general y uso público que expresamente lo soliciten, y a las que el Estado, por convenir así al interés nacional, otorgue este beneficio.

2.º Las Compañías que exploten ferrocarriles de servicio general o de uso público, con concesión temporal, a las cuales, a partir de la fecha de esta ley, autorizara el Estado, en cualquiera de sus líneas para aplicar tarifas que excedan de los tipos máximos señalados en sus pliegos de condiciones.

3.º Los ferrocarriles pertenecientes en la actualidad al Estado y los que en lo porvenir le pertenezcan por construcción, adquisición, rescate o reversión, cuando el Gobierno así lo disponga, en virtud de Real decreto acordado en Consejo de Ministros.

4.º Los ferrocarriles cuyas concesiones se otorguen en lo sucesivo, a no ser que en éstas se les exceptúe expresamente de este régimen. No podrá otorgarse ninguna concesión nueva sin oír previamente al Consejo Superior. El informe versará sobre la conveniencia económica de la línea y sobre el más adecuado régimen de la construcción y explotación.

Los ferrocarriles secundarios y estratégicos actualmente concedidos conservarán el régimen establecido con arreglo a las leyes que determinaron sus concesiones.

BASE SEGUNDA

Del régimen de comunidad ferroviaria

El Estado, como representante de los derechos del patrimonio ferroviario nacional, ordenará y costeará las adquisiciones y obras en las líneas, una vez acreditada, con las formalidades que determina la base 4.ª, la pública conveniencia de las obras y adquisiciones y las razones que aconsejan la intervención económica del Estado.

El material que se adquiera y las obras de ampliación o mejora que se ejecuten a costa del Estado se explotarán, mientras subsistan las concesiones temporales de disfrute, juntamente con las líneas a las cuales sean destinados o incorporados. Las respectivas Empresas consionarias administrarán esta comunidad, observando las normas que el Consejo Superior, para salvaguarda de ambas participaciones, estatuirá en uso de las atribuciones que le confiere esta ley. En cuanto no se oponga a la observancia de estas normas, la gestión industrial de la Compañía quedará desembarazada y expedita.

La responsabilidad económica del Estado por su intervención en el servicio ferroviario, a tenor de la presente ley, estará limitada, en todo caso, al importe de su respectiva aportación.

El Consejo Superior de Ferrocarriles dispondrá y regirá, con arreglo a la base 4.ª, la explotación de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, y podrá, cuando lo estime preferible, encomendarla, bajo cláusulas concertadas, a Empresas privadas, tengan o no concesión en otras líneas. El Estado podrá, a este efecto, aportar las líneas de su propiedad a cualquier comunidad formada con arreglo a esta ley.

Asimismo propondrá el Consejo Superior al de Ministros, según lo que se dispone en los números 4.º y 5.º de la base 4.ª, dentro de las normas de esta ley, los sistemas de construcción y explotación que en cada caso convenga adoptar para los nuevos ferrocarriles, a tenor de lo dispuesto en el número 4.º de la base 1.ª

Al establecerse la comunidad habrá de determinarse la fecha exacta en que hayan de revertir al Estado todas y cada una de las líneas

comprendidas en ella, ya fueren de concesión temporal, ya perpetua. Para estas últimas la fecha de reversión estará comprendida entre la más reciente de las concesiones temporales de la misma Empresa y los noventa y nueve años contados desde la promulgación de esta ley.

Establecida la comunidad, no podrán cederse ni gravarse sin consentimiento del Consejo Superior de Ferrocarriles las concesiones de disfrute de nuevas cargas hipotecarias ni otras obligaciones que tengan carácter de prioridad, salvo lo dispuesto para la Deuda especial en la base 11.

BASE TERCERA

De la organización y modo de funcionar el Consejo Superior de Ferrocarriles

Con arreglo a lo dispuesto en la base 2.ª, corresponderá al Consejo Superior de Ferrocarriles, como órgano superior y autónomo de la comunidad ferroviaria, estatuir ejecutivamente las normas a que habrán de ajustarse las Empresas en el ejercicio de los derechos y obligaciones que les asistan en calidad de administradores de dicha comunidad.

Será presidente nato del Consejo Superior el Ministro de Fomento, y para sustituirle en cuantas funciones presidenciales no ejerza él por sí, habrá un vicepresidente, designado por el mismo Ministro entre los vocales del Consejo.

Además del vocal asesor, formarán este Consejo quince vocales, cuyo mandato durará cuatro años, y que se renovarán por mitad cada dos. Seis de ellos tendrán la delegación conjunta de las concesiones ferroviarias existente, que los elegirán por el procedimiento que se señale en el estatuto, en relación de equitativa ponderación con la diversidad de intereses entre unas y otras Compañías, con la varia extensión de las líneas y la desigual intensidad del tráfico respectivo.

Cada uno de estos seis vocales podrá designar un suplente que le sustituya en ausencias y enfermedades.

Otros seis vocales, además de tener en el Consejo la delegación del patrimonio ferroviario nacional, se constituirán aisladamente para

deliberar y gestionar en aquello que sea interés privativo de dicho patrimonio, ora se trate de ferrocarriles que pertenezcan en pleno al Estado, ora de los derechos de éste en la comunidad con las Empresas. Dos de estos vocales serán nombrados entre los ingenieros de Caminos, previa designación del Consejo de Obras públicas, por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento. Este propondrá también otros dos vocales, uno que será el jefe de los servicios de ferrocarriles militares y otro elegido libremente entre los ingenieros de Minas, agrónomos e industriales. El Ministro de Hacienda, a su vez, propondrá el Consejo de Ministros dos vocales, elegidos entre personas de aptitud que sea notoria por razón de servicios prestados en la Administración general del Estado, o bien por ser acreditados especialistas en materia ferroviaria.

Otros tres vocales serán nombrados por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento, entre las Corporaciones de carácter mercantil, agrícola e industrial, a quien más directamente interesan los transportes ferroviarios.

La condición de vocal del Consejo Superior, a que se refieren los dos párrafos anteriores, será incompatible con la de consejero, administrador, asesor u otro análago en las Compañías y Empresas de ferrocarriles.

Formarán también parte del Consejo Superior, con voz y voto, y se incorporará a la Delegación del patrimonio ferroviario nacional en calidad de asesor una persona de bien acreditada pericia en la ciencia económica y especializada en el conocimiento de los asuntos ferroviarios. El asesor será también designado por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento.

El Consejo de Ministros podrá separar a los vocales del Consejo Superior nombrados por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento o del de Hacienda, según haya intervenido el uno o el otro en el nombramiento que se deje sin efecto.

Las vacantes que en el Consejo Superior ocurran después de su primera constitución serán provistas:

a) Las de vocales pertenecientes a la delegación de las concesiones ferroviarias, por elección de estas mismas, del modo que ordenará el estatuto, cuidando de no alterar la ponderación ya expresada.

b) Las de vocales pertenecientes a la delegación del patrimonio ferroviario nacional, por nombramiento acordado en Consejo de Ministros, a propuesta de los miembros subsistentes de esta misma delegación, si tal propuesta obtiene la conformidad del Ministro a quien correspondió iniciar la originaria provisión del cargo vacante, sea el de Fomento, sea el de Hacienda.

c) Las de vocal de los nombrados entre las Corporaciones mercantiles, agrícolas o industriales, a propuesta de todos los vocales que subsistan del Consejo, de tal manera que ostente el elegido la misma calidad que la persona a quien reemplace.

El asesor será siempre de designación libre del Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento.

Cada delegación, las de las concesiones y la del patrimonio ferroviario nacional, elegirá entre sus vocales un presidente y señalará el orden para sustituir a éste en la dirección de las deliberaciones.

Siempre que en pro o en contra de un acuerdo del Consejo Superior voten unánimes los vocales de la delegación de las concesiones, o bien los de la delegación del patrimonio ferroviario nacional, de modo que resulte aislada una de las dos partes comuneras, la decisión final de asunto estará reservada al Consejo de Ministros. En materia de tarifas habrá, sin embargo, de estarse a lo que especialmente se dispone en las bases 5.ª y 6.ª

La plantilla de personal, de todas categorías y clases, al servicio del Consejo Superior se reducirá a los límites de la estricta necesidad, y será aprobada por el Consejo de Ministros, en virtud de propuesta de aquel organismo, no pudiéndose ampliar sino en la misma forma y publicando el decreto ampliatorio en la *Gaceta de Madrid.*

El mismo Consejo Superior dictará las reglas a que ha de someterse la provisión de los cargos de dicha plantilla, que deberán recaer en funcionarios de los diversos Cuerpos del Estado, según sus especialidades.

La retribución que a los vocales asigne el estatuto, que será por dietas de asistencia, así como los demás gastos que ocasione el funcionamiento del Consejo Superior y los de inspección y vigilancia del Estado en los ferrocarriles, serán incluídos entre los generales de la explotación de los mismos, y su importe total se distribuirá entre ellos

en la proporción correspondiente. Sin embargo, los gastos extraordinarios que ocasionen los trabajos previos al establecimiento del régimen de comunidad, serán de cargo del Estado.

BASE CUARTA

De las atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles

Serán atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles, además de las que el Ministro de Fomento, por Real decreto acordado en Consejo de Ministros, le delegue en materia ferroviaria:

1.ª Proponer las obras de ampliación, mejoras o adquisiciones de material que deben hacerse en las líneas sometidas a la comunidad, así como la concesión de los fondos del Estado necesarios para ello, y la determinación en cada caso del sistema de construcción o adquisición que deba aplicarse.

2.ª Proponer nuevo agrupamiento de líneas, bien mediante transferencia del disfrute o de la administración que las entidades interesadas, convengan, bien por vía de rescate, o bien por el concierto de meras comunidades de explotación.

3.ª Proponer al Gobierno el rescate anticipado del disfrute, sea por líneas, sea por redes, arregladamente a los preceptos de esta ley.

4.ª Proponer al Gobierno la construcción por el Estado de nuevas líneas y las adquisiciones de material para ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de la construcción o adquisición.

5.ª Proponer al Gobierno el sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, sea ejerciéndola por cuenta de éste, sea encomendándola o cediéndola a Empresa privada, tenga o no concesión en otras líneas, o bien aportándola a una comunidad que se establezca con arreglo a esta ley.

6.ª Emitir los informes que el Gobierno le encomiende.

7.ª Ordenar, disponer y vigilar por sí el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno acerca de las materias mencionadas en los pre-

cedentes párrafos, con sujeción a los términos de cada decreto ministerial.

8.ª Establecer y modificar, con arreglo a lo que se dispone en las bases 5.ª y 6.ª, las tarifas de los servicios de los ferrocarriles sometidos al régimen de la ley, y dictar reglas concernientes a la aplicación de dichas tarifas.

9.ª Inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles.

10.ª Ejercitar, respecto de la emisión y negociación de la deuda especial ferroviaria, las facultades que le encomienda la base 11.

11.ª Promover entre las Empresas la celebración de conciertos encaminados a lograr con ventaja para el interés público la unificación de sistemas de administración y explotación, la adquisición de tipos análogos de material fijo y móvil, el suministro en común de primeras materias y la resolución centralizada y rápida de las reclamaciones a que da lugar el contrato de transportes.

12.ª Determinar las amortizaciones de los elementos del activo de la comunidad sujetos a depreciación, y autorizar, en su caso, las imputaciones a las cuentas de establecimiento del concesionario.

13.ª Promover, de acuerdo con las Empresas, una vez realizado el agrupamiento de líneas a que se refiere la atribución 2.ª de esta base, la constitución, previo informe del Ministerio de Trabajo, de organismos generales y regionales, en la proporción mínima de uno para cada red, en los que tengan adecuada representación el Consejo Superior, las Empresas y el personal técnico, administrativo y obrero de los ferrocarriles, a cuyos organismos se encomendará la resolución de las cuestiones que se susciten entre las Compañías y su personal sobre formación, cumplimiento e interpretación de los estatutos u ordenanzas de trabajo.

14.ª El Consejo Superior propondrá también al Gobierno las modificaciones que sea necesario introducir en el régimen actualmente establecido para los ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Las Empresas concesionarias deberán dar conocimiento al Consejo Superior dentro de los plazos que éste determine de:

A) Los contratos de suministro, dentro de los límites que señalará el Consejo Superior de Ferrocarriles.

B) Las obras que acuerden o emprendan en las líneas o sus dependencias.

C) Los cuadros númericos del personal.

D) Las variantes en el régimen de las remuneraciones de éste (sueldos, gratificaciones, bonificaciones, dietas).

E) Los contratos u ordenanzas de trabajo.

F) Cualquier acto realizado o contrato celebrado previa la oportuna autorización, por virtud del cual resulte eliminado del inventario de la comunidad alguno de los bienes recapitulados en él.

G) Los actos o contratos que amplíen o restrinjan el cuadro de los negocios comprendidos en la comunidad.

H) Los balances y las cuentas de ejercicios.

I) Los acuerdos estatutarios que afecten directa o indirectamente a la comunidad.

El Consejo Superior publicará cada año una Memoria con reseña razonada de su propia gestión y con estadísticas completas de los ferrocarriles y del tráfico ferroviario.

El Consejo de Ministros, por motivos de pública conveniencia, podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior de Ferrocarriles. En este caso resolverá, sea alzando la suspensión, sea anulando el acuerdo suspendido pero no resolverá en cuanto al fondo del asunto, que será de nuevo sometido para su decisión al Consejo Superior de Ferrocarriles. En el caso de reproducir éste la medida anulada, tendrá el Gobierno expedita la facultad para resolver sobre el fondo de la cuestión, previo informe del Consejo de Obras Públicas y del de Estado.

Para ejercitar la novena de las facultades que esta base enumera, el Consejo Superior, cuando lo estime necesario, podrá constituir delegaciones que intervengan la gestión de las Empresas; cada delegación se compondrá a lo sumo de tres miembros, elegidos y separados libremente por el Consejo entre el personal que sirva en el mismo o, en caso necesario, entre el que, conforme a la base anterior, tenga aptitud para formar parte de su plantilla. El Consejo podrá encomendar a unos mismos delegados simultáneamente que intervengan dos o más

Empresas. Señalará las retribuciones de los delegados, con aprobación del Ministro de Fomento, y el importe de ellas se computará como gasto general de la explotación.

Los tres delegados y cada uno de ellos podrán, previo acuerdo de la Delegación y representándola, asistir con voz, pero sin voto, a todas las reuniones del Consejo, a las de la Junta de accionistas o a las de cualquiera otro organismo de la administración de la Empresa intervenida, circular libremente por las líneas de ésta, visitar o inspeccionar todas las propiedades, instalaciones y servicios, hacer examen y tomar razón de cualesquiera documentos concernientes a la contratación o a la contabilidad de la Empresa.

Siempre que la Delegación considere ilegítimo o lesivo para la comunidad algún acto o contrato de la Empresa, requerirá por escrito la intervención del Consejo Superior, y este requerimiento tendrá efecto suspensivo del acto o contrato, a menos que, al formular el reparo la Delegación, renuncie a ese derecho de modo expreso y razonado, bajo su responsabilidad. El Consejo Superior confirmará o levantará la suspensión en el término de cinco días y decidirá sobre el fondo del acuerdo objeto de reparo. Cuando la Empresa no se conforme con el acuerdo que en tales casos adopte el Consejo Superior, quedará deferida al Consejo de Ministros la definitiva resolución del asunto, pudiéndose dictar ésta sin las previas consultas ordenadas anteriormente.

Los vocales del Consejo Superior que formen parte de la delegación del patrimonio ferroviario nacional podrán ejercer por sí todas las facultades y derechos que se señalan en esta base para los individuos de la Delegación.

BASE QUINTA

Del régimen aplicable a la fijación de tarifas

En relación con las tarifas, el Consejo Superior encaminará su acción a lograr el designio de que el rendimiento global de cada red, según están agrupadas o según se agrupen ulteriormente las líneas, cubra los cuatro conceptos siguientes:

A) Los gastos completos de la explotación.

B) Las pensiones de retiro o las cuotas necesarias para constituirlas conforme a las disposiciones de la ley del Retiro obrero, o las subvenciones concedidas a Montepíos o instituciones de previsión del personal.

C) Las cargas financieras, incluso las que no tengan carácter de obligaciones hipotecarias fijadas al establecerse la comunidad, y que, con arreglo a la base 8.ª, sean computables al efecto de distribuir los productos anuales.

D) Un rédito de racional certeza, aunque variable por las circustancias, para el valor real de las aportaciones del Estado y del concesionario. Para la determinación de este rédito deberán observarse las reglas siguientes:

Primera. Se computará para la aportación del Estado el total interés real y la cuota de amortización del capital aportado. El Consejo Superior queda facultado para estimar excepcionalmente el tiempo durante el cual no ha de imputarse a la dicha aportación, en todo o en parte, el interés y amortizaciones prevenidos en esta ley.

Segunda. Se computará para la participación del concesionario el rendimiento que exactamente le corresponda, dados el tipo de interés real y la cuota de amortización que se fija a la aportación del Estado y el margen de preferencia que se reconoce al capital privado, a tenor de lo dispuesto en las bases 7.ª y 8.ª

Las tarifas así formadas por el Consejo Superior, una vez aprobadas por el Ministro de Fomento, serán ejecutivas y permanecerán en vigor por el plazo que se determine, y que no podrá exceder de seis años.

Si al formar o revisar las tarifas discreparan la Delegación de las Empresas y la del patrimonio nacional, cada parte consignará los fundamentos del voto respectivo. Entrambas Delegaciones especificarán los factores del cálculo de la tarifa que consideren inciertos, cuya diversa estimación produzca la discrepancia y cuya fijación definitiva habrá de ser resultado de la experiencia. En idéntica forma establecerá su previsión fundada la representación agrícola, mercantil e industrial. La tarifa acordada por mayoría se pondrá en vigor, con carácter provisional, durante un plazo que se señalará como necesario para obtener de la experiencia la determinación de los factores dudosos del cálculo;

y con vista de ella, el Consejo Superior ratificará o enmendará su acuerdo, teniendo en cuenta que, en el caso de que durante la experiencia, el rendimiento de la tarifa provisional hubiese sido inferior al prescrito en esta base, la tarifa definitiva deberá compensar, en el plazo de su vigencia, el déficit producido. El plazo de vigencia se contará desde la resolución definitiva.

Dentro de los límites de la tarifa que en cada caso estuviera en vigor, las Empresas explotadoras podrán libremente proponer al Consejo las tarifas especiales que estimen convenientes para satisfacer las exigencias del tráfico. Dichas tarifas, una vez aprobadas por el Consejo Superior, y transcurrido el plazo de publicación, serán ejecutivas.

BASE SEXTA

Del procedimiento para la revisión de tarifas

La revisión ordinaria de las tarifas se sujetará a las siguientes reglas:

Primera. La revisión se hará siempre en los últimos doce meses del plazo señalado con arreglo a la base 5.ª para que las tarifas permanezcan en vigor, pero sin que se altere dicho plazo.

Segunda. Si durante dicho plazo, por la fluctuación del nivel medio de los precios en la economía nacional o por otras causas llegase a alterar esencialmente la rentabilidad de la explotación, a juicio del Consejo Superior, éste corregirá en seguida y proporcionalmente todos los tipos de exacción, tanto para restablecer la efectividad del cómputo en que las tarifas vigentes se asentaron, como para compensar el déficit producido en la recaudación, debiendo este déficit quedar compensado durante el tiempo que falte para expirar el antedicho plazo.

Las Empresas podrán proponer al Consejo Superior la modificación de las tarifas, así en los tipos de sus percepciones como en sus condiciones de aplicación, y el Consejo Superior deberá resolver sobre la propuesta.

Tercera. Cuando el estudio realizado para la revisión acredite la existencia de un excedente de lo percibido sobre lo calculado, si dicho

excedente, aplicado íntegramente a amortizar, no abrevia en una mitad o más el período previsto *para la amortización de las inversiones correspondientes*, el Consejo Superior podrá prorrogar la tarifa revisada por todo el tiempo que hubiera debido regir la nueva.

Por motivos de conveniencia pública, con informes previos de las Empresas concesionarias, del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras Públicas y del Estado en pleno, podrá el Consejo de Ministros, por decisión propia o a solicitud de la representación agrícola, mercantil e industrial, acordar reducciones parciales y temporales de las tarifas ordinarias.

El menoscabo consiguiente en los productos se compensará, a fin de mantener el rendimiento global, con los recursos que se autorizan a continuación, o con alguno de ellos, a saber:

A) Recargos en otros epígrafes de las tarifas de la red, cuando el Consejo estime que la elasticidad de éstas los admite en sana economía.

B) Impuesto general y uniforme sobre los precios de los transportes ferroviarios, hasta el límite máximo de 2 por 100.

El antedicho informe del Consejo Superior habrá de contener el cómputo previo de la merma que la rebaja haya de causar en los productos o las bases que sirvan para calcularla, y propondrá, al mismo tiempo, la compensación debida, con arreglo a esta base.

Las reducciones, que entrarán en vigor juntamente con los recursos que deban compensarlas, se ajustarán a las siguiente reglas:

Primera. El conjunto no podrá exceder, en ningún caso, de la capacidad de los recursos que deban compensarlas, y cuando coexistiesen dos o más decretos de reducción de tarifas que juntos excediesen de ese límite, habrán de reducirse las bonificaciones en la proporción necesaria.

Segunda. El saldo resultante de la liquidación de los quebrantos y de los recursos de compensación en cada ejercicio será de cuenta del Estado.

BASE SEPTIMA

Del régimen para la división de productos entre los partícipes de la comunidad ferroviaria

De los productos brutos de la explotación mancomunada se detraerán todos los gastos comprendidos en las letras *A*) y *B*) de la base 5.[a] En el remanente participarán la entidad concesionaria y el Estado en proporción con el valor real y actual de sus respectivas aportaciones.

Para la fijación de dicho valor se observarán las reglas siguientes:

Primera. La aportación del Estado se computará en la suma de las partidas: *a*) valor en cuenta de las líneas, terrenos, obras y material aportados por el Estado conforme a lo dispuesto en la base segunda: *b*) el importe íntegro de los capitales de explotación aportados por el mismo a la comunidad.

Segunda. Para la fijación del valor de la aportación del concesionario se comprobará pericialmente, en la forma que establezca el Consejo Superior el respectivo valor real de los siguientes elementos:

A) Cantidades efectivamente invertidas por el actual concesionario en la construcción, adquisición, ampliación y mejora de sus líneas, depurando con escrupulosidad la cuantía del coste y aplicando adecuados coeficientes de amortización a los elementos del establecimiento ferroviario que desmerecen con el tiempo y con el servicio.

B) Inventario valorado por su coste de adquisición, con idéntica aplicación de adecuados coeficientes de amortización, de todo cuanto propiedad de los concesionarios y no comprendido en la letra anterior esté o haya estado destinado a la explotación o administración de los ferrocarriles (terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministros y derechos de otra índole).

C) El metálico afecto a la explotación normal y el saldo de los créditos activos y pasivos que resulten de la dicha explotación normal.

La suma de los valores expresados constituirá el valor real y actual de la aportación del concesionario. Dicho valor no podrá exceder de la capitalización al 4,25 por 100 del promedio del producto neto

obtenido en la línea o red durante los últimos quince años, depurado convenientemente por el Consejo Superior.

Cuando el valor real así calculado sea inferior al obtenido por el cómputo de los elementos determinados en los párrafos *A*), *B*) y *C*) de esta regla en una décima parte, por lo menos, de dicho valor, la determinación definitiva de éste se hará por tasación pericial contradictoria, en las condiciones que establezca el Consejo Superior de Ferrocarriles.

En ningún caso podrá computarse para una línea valor real que exceda en un 10 por 100 del de las líneas construídas en análogas condiciones económicas y técnicas, a juicio del Consejo.

Las mismas reglas se aplicarán a la tasación del capital representado por las líneas que el Estado aporte a una comunidad en los casos del párrafo 4.º de la base 2.ª

Tercera. En la distribución de beneficios, el concesionario percibirá con prioridad, para remunerar el servicio que presta en la gestión del interés mancomunado, hasta un medio por ciento, como máximo, del valor real y actual de su aportación. En caso de pérdidas, se distribuirá entre los concesionarios y el Estado, en proporción estricta de las respectivas bases del reparto de productos.

Cuarta. El servicio de intereses de obligaciones y amortización de las mismas, así como el restante pasivo de la Empresa, gravitarán de modo directo y exclusivo sobre la cuota de productos correspondientes al concesionario, inclusa la preferente compensación que se le asigna en el párrafo anterior; siempre sin merma de la cuota del Estado y sin entorpecer las percepciones legítimas de éste.

BASE OCTAVA

Del régimen especial aplicable para la división de productos en la comunidad con las Compañías concesionarias de activo saneado

No obstante lo dispuesto en la base séptima, cuando el valor real de la aportación del concesionario, fijado con arreglo al procedimiento establecido en la regla segunda de dicha base, exceda del capital no-

minal de las obligaciones hipotecarias y demás prioridades aseguradas en el disfrute y emitidas antes de establecerse la comunidad, lo primero que se detraerá cada año del remanente de productos determinado conforme a lo dispuesto en el párrafo primero de la base anterior, será el importe de los intereses y amortización de las tales obligaciones. En la confrontación del capital nominal de las obligaciones con el valor real del establecimiento, cada emisión de obligaciones habrá de estimarse con el quebranto con que hubieran sido emitidas, sin que pueda exceder en ningún caso del límite que represente el que el interés real de las mismas sea superior al 6 por 100.

Satisfecho el servicio de obligaciones, el remanente se distribuirá entre el concesionario y el Estado, con arreglo a las siguientes normas:

Primera. Se otorgará al concesionario un reparto preferente que no podrá exceder del 3 por 100 de su capital.

Segunda. El remanente se asignará al capital del Estado y al del concesionario sujetos a amortización, con estricta proporcionalidad hasta el límite que rija en cada caso para la cuota de amortización de la aportación del Estado, y el resto se distribuirá entre el capital total del concesionario y el Estado; pero asignando a este último a razón de doble tipo que al primero hasta que ambas asignaciones, computando al concesionario lo percibido en el reparto preferente, guarden estricta proporción con las respectivas bases de reparto. Una vez alcanzado este límite se mantendrá en la distribución la estricta proporcionalidad.

Tercera. En caso de pérdida, ésta se imputará al concesionario y al Estado en proporción estricta con los respectivos capitales totales.

Cuarta. Se entenderá por *capital total* del concesionario la diferencia entre el valor real de su participación en el establecimiento, según la regla 2.ª de la base 7.ª; y el capital obtenido mediante la emisión de obligaciones y otras prioridades, cuyos servicios de intereses y amortización estén a cargo de la comunidad, graduado, en su caso, el quebranto de emisión con la restricción prevista en el párrafo primero de esta base.

La cifra del *capital sujeto a amortización* se obtendrá restando del valor total a que se refiere el párrafo anterior el importe de las sub-

venciones en capital, recibidas y no devueltas por el concesionario, y el de los fondos obtenidos por la emisión de obligaciones y otras prioridades cuyos servicios de intereses y amortización hubiesen quedado anteriormente extinguidos, no pesando, por tanto, sobre la comunidad.

El capital con derecho a reparto preferente de beneficios no podrá exceder en ningún caso del valor desembolsado a cuenta de las acciones.

Quinta. Se entenderá por capital del Estado la suma de sus aportaciones. Dichas aportaciones se entenderán sujetas a amortización, excepto en los siguientes casos:

A) Cuando las referidas aportaciones no hayan sido adquiridas por compra, permuta o adjudicación en pago.

B) Cuando aún adquiridas en algunas de las dichas formas, su valor hubiese sido totalmente reproducido anteriormente por la cuota de amortización.

Sexta. Tanto el capital del concesionario como el del Estado, se computará por su estado medio durante el período en que los beneficios se hubiesen obtenido.

El derecho de preferencia del concesionario, así como el del Estado a participar en el remanente a razón de doble tipo, se entenderán aplicables tan sólo dentro de cada ejercicio, aislado del que preceda y del subsiguiente.

Si hubiera pérdidas no compensadas producidas durante el período de la comunidad, así el Estado como el concesionario, habrán de aplicar sus partes de beneficio a saldar las dichas pérdidas con preferencia a toda otra aplicación.

El régimen previsto en esta Base será aplicable a las Empresas que mediante el pacto con sus obligacionistas reduzcan el importe de las obligaciones respectivas a los límites en ella expresados.

Serán condiciones necesarias para tal aplicación:

1.ª Que el valor de la parte del concesionario exceda del capital reducido de las obligaciones, por lo menos en la equivalencia de un tercio del nominal de las acciones.

2.ª Que el convenio pactado no pueda ser objeto de posterior modificación; y

3.ª Que la reducción sea efectiva, no estando compensada ni en todo ni en parte por el interés real, ni por los plazos de amortización.

BASE NOVENA

Del régimen para el rescate

La consolidación de plena propiedad en los ferrocarriles se podrá adelantar al vencimiento de las respectivas concesiones, por acuerdo que el Consejo de Ministros adopte a propuesta del Consejo Superior.

En este caso, el Estado entrará en el goce del camino de hierro, con todo su material de explotación, dependencias y productos, a tenor del inventario del establecimiento, tal como se enumeran los diferentes conceptos en la regla segunda de la base 7.ª

No se comprenderán en el rescate:

1.º Las concesiones y labores mineras que pertenezcan a las Empresas, aunque los productos del laboreo vengan consumiéndose en los ferrocarriles.

2.º Las reservas en metálico o valores que *no hayan contribuído a la rentabilidad de la explotación,* siempre que, con arreglo a los datos que arrojan los libros de contabilidad, resulten haberlas constituído las Compañías con beneficios no repartidos.

Las exclusiones a que se refieren los dos párrafos anteriores se entenderán siempre sujetas a la condición de que los bienes no hayan sido aportados a la comunidad ni figuren, por lo tanto, en los inventarios de la misma.

Desde que se promulgue la presente ley, ninguna de las cosas dichas que ha de abarcar el rescate podrá ser enajenada, separada de los ferrocarriles ni eliminada de los servicios ferroviarios sin autorización expresa del Gobierno a propuesta del Consejo Superior. Este determinará los casos en que el precio de los bienes enajenados con aquella autorización haya de quedar en la comunidad en sustitución de los bienes mismos. Se requerirá asimismo autorización del Consejo Superior para cargar cualquier partida a la cuenta del establecimiento de toda Empresa mancomunada.

Las condiciones del rescate serán determinadas por el Consejo de Ministros, previa propuesta del Consejo Superior, ajustándose ambos a las siguientes reglas:

Primera. El importe de la anualidad se fijará habida cuenta de los rendimientos netos del tráfico durante el decenio anterior al rescate y de las estimaciones del producto que se hayan computado para el tiempo venidero al establecer las tarifas.

En todo caso se eliminará de la estimación la cantidad en que prudencialmente se evalúen los aumentos de ingresos causados por la aportación del Estado.

Segunda. Si el Consejo Superior entendiese que había lugar a indemnizar al concesionario en las anualidades de rescate por causa de venidero y racionalmente esperado incremento de los productos, señalará la indemnización, mas sin exceder de la cuantía que con arreglo a esta ley ha de servir de base normal de cómputo para las tarifas, aunque aquélla haya sido superada en la realidad en los casos autorizados en la regla 3.ª de la base 6.ª

Tercera. En igual forma se fijará el número de las anualidades debidas al concesionario, teniendo en cuenta la fecha de reversión señalada en la Base segunda; y si en vez de pago periódico se opta por el descuento matemático de ellas se fijará del mismo modo el tipo del descuento.

Cuarta. Las anualidades sustitutivas del disfrute quedarán en todo caso afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al restante pasivo de la Empresa.

Quinta. El rescate se efectuará por redes completas o por la parte de éstas que pertenezcan a la misma Empresa, entendiendo por redes las unidades del servicio ferroviario resultantes de la agrupación de líneas hoy existentes para su explotación, o de la que hubiera acordado el Consejo Superior, con arreglo a la facultad que le reconoce el número 2.º de la base 4.ª

El Consejo de Ministros podrá, sin embargo, previa propuesta del Consejo Superior, acordar el rescate de alguna línea o líneas por razones de interés público. En este caso, el Consejo Superior determinará el alcance de lo que el rescate deba comprender, a tenor de lo dispuesto en las bases 7.ª y 9.ª

De no aceptarse por el concesionario las condiciones fijadas por el Consejo Superior, el precio de la anualidad se determinará pericialmente, y el Consejo de Ministros dictará la resolución definitiva que proceda. A la Empresa concesionaria de la línea o red objeto del rescate quedarán en todo caso expeditos contra el acuerdo los recursos que autorizan las leyes vigentes. Este procedimiento será siempre aplicable cuando la línea no lleve en explotación un decenio.

BASE DECIMA

Del régimen especial aplicable al rescate de líneas o redes con activo saneado

No obstante lo dispuesto anteriormente, el rescate de las líneas o redes a que hace referencia la base 8.ª se sujetará a las reglas siguientes:

Primera. El Estado tomará a su cargo íntegramente el servicio de intereses y amortización de las obligaciones hipotecarias.

Segunda. Se fijarán por los trámites que señala la base 9.ª el importe y número de las anualidades pagaderas al concesionario, aplicando el coeficiente medio de rentabilidad de su capital, durante el decenio inmediato anterior a la reversión, apreciado teniendo en cuenta lo dispuesto en las reglas 1.ª y 2.ª de la base anterior, y estimando como capital suyo el que se determina en la base 8.ª, computado por el valor que tenga al tiempo del rescate, y detrayendo, en todo caso, las sumas que durante el decenio que sirviera de base para la estimación, hubieran sido imputadas a la parte del Estado en el fondo de "Reservas por obligaciones amortizadas", hayan o no sido reintegradas por el concesionario.

Tercera. Si la carga por obligaciones hipotecarias no se extendiese de un modo uniforme a todo el período restante de la concesión, se modificará la anualidad que resulte como en cada caso proceda, para tener debidamente en cuenta la distinta rentabilidad que habría correspondido al concesionario en los años de mayor o menor carga financiera derivada de sus dichas obligaciones.

BASE UNDECIMA

De la Deuda especial ferroviaria.

Para la ejecución de esta ley se autoriza la creación, emisión y negociación de una Deuda del Estado, que se denominará "especial ferroviaria", y que tendrá todos los privilegios de las demás del Estado, sus garantías generales y la especial del rendimiento de las inversiones de capital que se realicen según esta ley; el gravamen de los intereses de esta Deuda, por contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria, será siempre igual al que recaiga sobre las obligaciones de Sociedades.

Las clases de esta Deuda y las condiciones de cada clase, se determinarán por el Consejo Superior teniendo en cuenta el destino de los recursos y las circunstancias del mercado. La propuesta del Consejo podrá ser admitida o rechazada, pero no modificada por el Consejo de Ministros, salvo el caso de renovarla el primero después de rechazarla el segundo, caso en que tendrá éste expedita la resolución que estime más conveniente.

El Consejo de Ministros acordará, a propuesta del Ministro de Hacienda, la forma y, en su caso, el tipo de negociación.

El producto de la emisión de esta Deuda ingresará directamente en el Tesoro.

Toda emisión de la "Deuda especial" se habrá de extinguir en el plazo máximo de cincuenta años.

La ley de Presupuestos fijará anualmente las cantidades de la Deuda especial ferroviaria que el Gobierno pueda emitir y negociar durante su vigencia.

Se entenderán incluídos por ministerio de la presente ley en el Presupuesto de gastos, sección 3.ª, "Obligaciones generales", parte primera, Deuda del Estado, en capítulo propio, que se denominará "Deuda especial ferroviaria", y con separación de artículos: primero, los créditos necesarios para el pago de los intereses de la referida Deuda; segundo, las cantidades destinadas a su extinción; tercero, el importe de la comisión que hubiera de abonarse por el servicio, y cuarto, los gastos de emisión, negociación y confección de títulos.

BASE DUODECIMA

Del régimen de contabilidad

Al tiempo de ser promulgada esta ley, un Real decreto establecerá las reglas de contabilidad que deberán ser rigurosamente guardadas a fin de que se mantenga en todo tiempo distinta y clara la cuenta y razón de ingresos y gastos concernientes a ferrocarriles, y también para preservar de eventuales complicaciones y anormalidades el servicio financiero de los mismos. Se dará cuenta en las Cortes del mencionado Real decreto y, transcurridos sesenta días sin haber sido modificado o con las enmiendas que en él se introduzcan, no podrá ser alterado sino por una ley.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Los anticipos hechos para pagos de haberes al personal serán reintegrados al Tesoro en la ocasión que se señaló al tiempo de autorizarlos y por las partes alícuotas anuales que el Consejo de Ministros fije, a propuesta del Consejo Superior, a fin de conciliar este reembolso con la buena marcha de la explotación.

De los anticipos destinados a adquisiciones de material, se llevará a cada concesionario cuenta separada con el interés que señaló el Real decreto de 15 de octubre de 1920.

Para la fijación de la anualidad de rescate, será de abono al concesionario el importe de las adquisiciones y obras hechas con sujeción a dicho Real decreto; pero a expensas de dichas anualidades se solventarán los débitos que a la fecha del rescate resulten pendientes a favor del Estado.

Segunda. Las permutas, convenios de fusión, arrendamientos y transferencias del disfrute de líneas o redes que, para facilitar su mejor agrupamiento, promueva en el ejercicio de la facultad que le reconoce el número segundo de la base 4.ª el Consejo Superior de Ferrocarriles, o concierten las Empresas entre sí, estarán libres del pago a

la Hacienda de los impuestos de Derechos reales y Timbre, a partir de la fecha de esta ley.

También estarán exentos del pago de dichos impuestos los actos y convenios de disminución o cancelación de hipotecas, emisión, recogida y nacionalización de obligaciones, aumento o reducción del capital social que para colocar su activo en las condiciones que previene la base 8.ª realicen por sí mismos o concierten con sus acreedores las Empresas concesionarias acogidas al régimen y beneficios de esta ley.

Las comunidades instituídas en la presente ley no se entenderán comprendidas en el número VII de la disposición primera de la tarifa tercera del artículo 4.º de la ley reguladora de la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria, sin perjuicio de los gravámenes que a tenor de la referida ley deban recaer sobre la Empresa sometida al régimen de continuidad. A este efecto, el capital de la Empresa y, en su caso, el valor de los títulos que lo representen, se estimarán haciendo abstracción total de las aportaciones realizadas por el Estado en ejecución de la presente ley, y los beneficios serán evaluados previa deducción de las participaciones del Estado en los productos de la comunidad.

Las asignaciones a la reserva por amortización de obligaciones ordenadas en la base 8.ª no alteran, a los efectos tributarios, el carácter deducible de las cantidades correspondientes.

Tercera. En el plazo de un año, a partir de la publicación de esta ley, el Gobierno, previa audiencia de la Comisión de Códigos, presentará a las Cortes un proyecto de ley encaminado a reformar, en el sentido de hacer desaparecer los abusos a que se presta su ejercicio, las disposiciones sustantivas que regulan el contrato mercantil de transporte y la legislación orgánica y procesal por que se rigen las reclamaciones a que éste da lugar.

Cuarta. Las Empresas de ferrocarriles sometidas al régimen de esta ley, cualquiera que sea la fecha de su concesión, estarán obligadas a la observancia de la ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la producción nacional y disposiciones complementarias de la misma.

DISPOSICION TRANSITORIA

Dentro de los quince días inmediatos siguientes a la promulgación de esta ley, el Consejo Superior determinará con carácter provisional los aumentos de tarifas necesarios para sustituir los anticipos para pago de haberes del personal actualmente autorizado, pudiendo a este efecto exceder siempre que sea preciso el límite de quince por ciento actualmente en vigor para los recargos.

Los aumentos de tarifas a que se refiere el párrafo anterior, en cuanto excedan de los límites máximos autorizados en las concesiones cesarán por ministerio de esta ley para toda Empresa que en el plazo de seis meses no solicite del Gobierno entrar en el régimen de esta ley.

Las Compañías acompañarán a su solicitud certificación autorizada del acuerdo tomado en dicho sentido en la forma y con los requisitos que sus estatutos sociales deteminen para acuerdos de esta índole.

Las Empresas que deseando quedar sometidas al régimen especial determinado en las Bases octava y décima, establezcan pacto con sus obligacionistas para reducir el importe de las obligaciones, conforme queda determinado en la última parte de la Base octava, deberán hacerlo dentro del indicado plazo de seis meses y antes de solicitar del Estado su inclusión en el régimen de comunidad.

Desde que el Gobierno, en vista del informe del Consejo Superior, acuerde admitir al régimen de comunidad a la Empresa solicitante, quedará sustituído el régimen prescrito en los párrafos anteriores por el ordenado en las disposiciones anteriores de esta ley.

Rechazada la solicitud de una Empresa y cuando no se formalice por cualquier otra causa el régimen de comunidad, cesará por ministerio de esta ley para la Empresa respectiva la autorización para exigir tarifas que excedan de los máximos legales de sus concesiones.

Palacio del Congreso, 8 de junio de 1922.—El presidente, *Emilio Ortuño.*—Los ponentes, *Luis Rodríguez de Viguri, Alfredo Serrano Jover.*—El secretario, *Félix Sánchez Eznarriaga.*

La Comisión de presupuestos ha examinado el dictamen que la permanente de Fomento somete a su informe sobre el proyecto de ley de Ordenación ferroviaria, y teniendo en cuenta que del mismo se deduce que todos los gastos que origine la ejecución de la ley se satisfarán mediante la emisión de la Deuda especial ferroviaria, que sólo podrá emitirse y negociarse en la cuantía que fije anualmente la ley de Presupuestos, y, por tanto, debe entenderse que sólo entonces se considerarán incluídos en el Presupuestos de gastos los créditos necesarios para el servicio de la misma, nada tiene que oponer a la aprobación del referido dictamen.

Palacio del Congreso, 12 de junio de 1922.—El presidente, *Julio Wais*.—El secretario, *José del Moral*.